

STAATSCOURANT

Officiële uitgave van het Koninkrijk der Nederlanden sinds 1814.

Nr. 33777

30 juni 2016

Advies Raad van State inzake het voorstel van wet Uitvoeringswet EG-verordening 300/2008

Nader Rapport

14 juni 2016
Nr. 759964
Directie Wetgeving en Juridische Zaken

Aan de Koning

Nader rapport inzake het voorstel van wet Uitvoeringswet EG-verordening 300/2008

Blijkens de mededeling van de Directeur van Uw kabinet van 9 juli 2015, nr. 662669, machtigde Uwe Majesteit de Afdeling advisering van de Raad van State haar advies inzake het bovenvermelde voorstel van wet rechtstreeks aan mij te doen toekomen. Dit advies, gedateerd 24 september 2015, nr. W03.15.0228/II, bied ik U hierbij aan.
De Afdeling advisering van de Raad van State adviseert het voorstel aan de Tweede Kamer te zenden, maar acht op onderdelen aanpassing van het voorstel en de toelichting aangewezen. De Afdeling wijst hierbij in het bijzonder op de aanwijzing van de bevoegde autoriteit, bedoeld in artikel 9 van EG-verordening 300/2008, het voorgestelde overgangsrecht, de uitvoering van het achtergrondonderzoek, de regeling van continue screening, de delegatiebepalingen die in het wetsvoorstel opgenomen zijn en de wijziging van de Luchtvaartwet BES. Op deze opmerkingen wordt hierna ingegaan.

1. De bevoegde autoriteit

a. Zinsnede 'tenzij bij deze wet anders is bepaald'

Op grond van artikel 9 van EG-verordening 300/2008 dient een lidstaat één bevoegde autoriteit aan te wijzen die verantwoordelijk is voor de coördinatie van en het toezicht op de toepassing van de gemeenschappelijke basisnormen. In het voorgestelde artikel 37ab, eerste lid, wordt de minister van Veiligheid en Justitie aangewezen als de bevoegde autoriteit als bedoeld in artikel 9 van EG-verordening 300/2008, 'tenzij bij deze wet anders is bepaald'. De Afdeling adviseert deze laatste zinsnede te schrappen, omdat de verordening een dergelijke uitzondering niet zou toelaten. Daarnaast zou de uitzondering in strijd zijn met het doel van de verordening, nu het aanwijzen van één autoriteit juist bedoeld is om te voorkomen dat twee of meer organen belast zijn met de coördinatie van en het toezicht op de toepassing van de gemeenschappelijke basisnormen.

Het advies is opgevolgd. In het gewijzigde wetsvoorstel is de zinsnede 'tenzij bij deze wet anders is bepaald' in artikel 37ab geschrapt.

b. Bevoegdheidsverdelingen

In het verlengde van het vorige punt dienen volgens de Afdeling twee bevoegdheidsverdelingen te worden aangepast. Ten eerste adviseert de Afdeling om in artikel 37rd, waarin de erkende opleidingsinstelling wordt aangewezen als de bevoegde autoriteit voor het certificeren van het personeel met beveiligingstaken, te wijzigen in dier voege dat de erkende instelling de certificering namens de minister van Veiligheid en Justitie uitvoert. Ten tweede adviseert de Afdeling om in artikel 37p, eerste lid, waarin de commandant van de Koninklijke marechaussee wordt aangewezen als de bevoegde autoriteit voor het bijhouden van de EU-gegevensbank betreffende de beveiligde toeleveringsketen, aan te passen in dier voege dat deze taak door of namens de minister van Veiligheid en Justitie wordt verricht.

Aan het advies met betrekking tot artikel 37rd is gevolg gegeven. Artikel 37rd van het gewijzigde wetsvoorstel bepaalt nu dat beveiligingstaken die op grond van EG-verordening 300/2008 en de uitvoeringsbepalingen daarvan slechts mogen worden uitgevoerd door gecertificeerd personeel, worden uitgevoerd door personen ten aanzien waarvan door de Minister van Veiligheid en Justitie is vastgesteld dat zij voldoen aan de eisen van bekwaamheid die noodzakelijk zijn voor de uitvoering van deze taken. In de nieuwe opzet is het dus de minister van Veiligheid en Justitie, in plaats van de opleidingsinstelling, die uiteindelijk bepaalt of een persoon de genoemde beveiligingstaken mag



verrichten. In een algemene maatregel van bestuur zal worden uitgewerkt hoe wordt vastgesteld of de betrokkene over de vereiste bekwaamheid voor het verrichten van beveiligingstaken beschikt. Een centrale eis zal in ieder geval zijn dat de betrokkene met goed gevolg een examen heeft afgelegd bij een opleidingsinstelling die beschikt over een door de minister van Veiligheid en Justitie goedgekeurd opleidingsprogramma (zie punt 11.2.1.3 van de bijlage bij EU-verordening 2015/1998).

Ook het advies ten aanzien van artikel 37p is opgevolgd. In het aan de Afdeling voorgelegde wetsvoorstel was het bijhouden van de EU-gegevensbank betreffende de beveiliging van de toeleveringsketen rechtstreeks opgedragen aan de commandant van de Koninklijke marechaussee. In het gewijzigde wetsvoorstel wordt nu tot uitdrukking gebracht dat de commandant de werkzaamheden ten behoeve van het bijhouden van de EU-gegevensbank onder verantwoordelijkheid van de minister van Veiligheid en Justitie verricht, die daartoe aan de commandant van de Koninklijke marechaussee aanwijzingen kan geven over de vervulling van de aan hem toebedeelde taak.

Hiermee is ervoor gekozen de bestaande praktijk, waarin de commandant van de Koninklijke marechaussee onder verantwoordelijkheid van de minister van Veiligheid en Justitie de EU-gegevensbank bijhoudt, te continueren en in het gewijzigde artikel 37p wettelijk te verankeren. Om te beginnen is de commandant op grond van het huidige artikel 37p reeds verantwoordelijk voor het bijhouden van het register van erkend luchtvrachtagenten, een nationale ‘voorloper’ van de EU-gegevensbank. Het ligt daarom voor de hand om de commandant ook een rol te geven bij het bijhouden van de EU-gegevensbank. Daar komt bij dat het bijhouden van de EU-gegevensbank goed aansluit bij de overige taken en bevoegdheden van de commandant, zoals het houden van toezicht op de naleving van afdeling 3A van de Luchtvaartwet en de Europese verordeningen en het adviseren over de beveiligingsprogramma’s van entiteiten en luchtvaartmaatschappijen. Tot slot moet bedacht worden dat het bijhouden van de EU-gegevensbank een zuiver administratieve taak is. De systematiek van EU-verordening 2015/1998 houdt in dat een natuurlijke persoon of rechtspersoon die door de bevoegde autoriteit een erkenning is verleend als erkend agent, bekende afzender, erkend leverancier van vluchtbenodigdheden, ACC3-luchtvaartmaatschappij of EU-luchtvaartbeveiligingsvalidateur, na deze erkenningverlening onverwijld moet worden ingeschreven in de EU-gegevensbank betreffende de beveiliging van de toeleveringsketen. Daartoe moet de bevoegde autoriteit een aantal gegevens van de betrokkene in de gegevensbank invoeren, zoals de vestigingslocatie en de contactgegevens van de beveiligingsmanager. Als de bevoegde autoriteit de erkenning intrekt, moet de inschrijving onverwijld weer worden doorgehaald.

2. Overgangsrecht

De Afdeling uit twijfels over de noodzaak van de in de voorgestelde artikelen III, IV, V en VI opgenomen overgangsrechtelijke regels en hun verenigbaarheid met EG-verordening 300/2008 en de onderliggende uitvoeringsverordeningen. Deze twijfels komen voort uit de opmerking in de toelichting bij het aan de Afdeling voorgelegde wetsvoorstel dat luchthavenexploitanten, luchtvaartmaatschappijen en entiteiten de Europese verordeningen reeds toepassen, zodat de in het onderhavige wetsvoorstel voorgestelde wijzigingen geen gevolgen hebben voor de praktijk. Tegen deze achtergrond vraagt de Afdeling zich om te beginnen af waarom het nodig is om overgangsrechtelijke regels te geven over de status van op grond van het oude recht verleende erkenningen en goedkeuringen. Verder vraagt de Afdeling zich af waarom het nodig is overgangsrechtelijke regels te stellen over de vraag naar het recht dat van toepassing is op de behandeling van aanvragen voor deze erkenningen en goedkeuringen die nog onder het oude recht zijn ingediend. Het stellen van overgangsrechtelijke regels over dit laatste onderwerp wekt volgens de Afdeling de indruk dat voor die aanvragen nog niet hoeft te worden voldaan aan de Europese verplichtingen. Dit zou op gespannen voet staan met de Europese verordeningen, die niet voorzien in overgangsrecht en onmiddellijke werking hebben sinds 29 april 2010. De Afdeling adviseert in de toelichting in te gaan op de noodzaak van het overgangsrecht en de verenigbaarheid van de voorgestelde artikelen III, IV, V en VI met EG-verordening 300/2008 en de onderliggende uitvoeringsverordeningen en zo nodig het overgangsrecht aan te passen. Aan dit advies is gevolg gegeven.

De noodzaak van het in de voorgestelde artikelen III, IV, V, en VI opgenomen overgangsrecht is gelegen in het voorkomen van rechtsonzekerheid. Aangezien het wetsvoorstel verschillende aan de Europese verordeningen ontleende bevoegdheden van een nieuwe of gewijzigde formeel-wettelijke grondslag voorziet, zouden bij de overgang van het oude naar het nieuwe recht vragen kunnen rijzen over de geldigheid van op basis van de Europese verordeningen of oude wettelijke grondslagen verleende instemmingen en erkenningen. De overgangsrechtelijke regels die zijn opgenomen in artikel III, IV, eerste lid, artikel V, eerste en tweede lid en artikel VI, eerste, derde en vierde lid, van het wetsvoorstel strekken er in de eerste plaats toe buiten twijfel te stellen dat op basis van de Europese verordeningen en oude wettelijke grondslagen verleende erkenningen en instemmingen onder het nieuwe recht hun geldigheid behouden en dus niet opnieuw behoeven te worden aangevraagd. In de toelichting is dit verduidelijkt.

In het aan de Afdeling voorgelegde wetsvoorstel was ook een regeling getroffen omtrent het rechtsregime dat van toepassing is op de behandeling van aanvragen die nog onder het oude recht zijn ingediend. Artikel III en IV, tweede lid, en in artikel V, vierde lid, van het aan de Afdeling voorgelegde wetsvoorstel bepaalden, kort gezegd, dat op de behandeling van voor de inwerkingtreding van dit wetsvoorstel ingediende beveiligingsprogramma's, verzoeken om instemming met de ingebruikname van detectieapparatuur en aanvragen voor bepaalde erkenningen, het oude recht van toepassing was. Doel was om de rechtszekerheid te dienen van aanvragers die bij het indienen van hun verzoek of aanvraag nog geen rekening hadden kunnen houden met het nieuwe recht. Aan de Afdeling kan echter worden toegegeven, dat ten aanzien van de meeste in deze artikelen genoemde instemmingen en erkenningen geen sprake was van 'oud recht' dat in de overgangssituatie zou kunnen worden toegepast. Met uitzondering van het beveiligingsprogramma van het luchtvaartterrein en van de luchtvaartmaatschappij, kennen de in deze artikelen genoemde erkenningen en instemmingen vooralsnog namelijk alleen een rechtsbasis in EG-verordening 300/2008 en de onderliggende uitvoeringsverordeningen. De Afdeling merkt terecht op dat onder de 'huidige regels' in deze artikelen niet de bepalingen uit de Europese verordeningen kunnen worden verstaan. Bij nader inzien is het dan ook onnodig om ten aanzien van de bedoelde erkenningen en instemmingen regels te geven over het recht dat toepasselijk is op voor de inwerkingtreding van dit wetsvoorstel ingediende aanvragen, bezwaren of beroepen. Deze regels zijn daarom geschrapt.

3. Achtergrondonderzoek

a. Opleiding en loopbaan

De Afdeling merkt op dat het door EG-verordening 300/2008 en de onderliggende uitvoeringsverordeningen vereiste achtergrondonderzoek of aan de indienstname voorafgaande controle ook een controle dient te omvatten van de opleiding en de loopbaan van de betrokken persoon in de afgelopen vijf jaar, alsmede eventuele onderbrekingen in deze opleiding en loopbaan. Dit blijkt echter niet uit de tekst van het voorgestelde artikel 37aea. De Afdeling adviseert de tekst van het artikel hierop aan te passen. Aan dit advies is gevolg gegeven.

In het gewijzigde wetsvoorstel zijn de bepalingen over het achtergrondonderzoek of de indienstname voorafgaande controle (artikel 37aea) en de continue screening (artikel 37aeab) verplaatst naar § 5 over de werving van opleiding en personeel. Aangezien het verplichte achtergrondonderzoek of de aan de indienstname voorafgaande controle een onderdeel is van het proces waarbij nieuw personeel wordt geworven en opgeleid, passen deze bepalingen beter in deze paragraaf. In het gewijzigde wetsvoorstel zijn het achtergrondonderzoek of de aan de indienstname voorafgaande controle en de continue screening geregeld in respectievelijk de artikelen 37rf en 37rg.

In het voorgestelde artikel 37rf over het achtergrondonderzoek is, in lijn met het advies van de Afdeling, een vijfde lid opgenomen dat regelt dat de exploitant van een luchtvaartterrein, de luchtvaartmaatschappij en de entiteit ervoor zorg dragen dat personen ten aanzien waarvan op grond van EG-verordening 300/2008 en de uitvoeringsbepalingen daarvan een achtergrondonderzoek of aan de indienstname voorafgaande controle is vereist, voor aanvang van hun werkzaamheden worden onderworpen aan een controle van hun opleiding en loopbaan in de afgelopen vijf jaar, alsmede eventuele onderbrekingen in deze opleiding en loopbaan. Aldus is wettelijk verankerd dat niet alleen de identiteit en het strafregister van de betrokkene wordt gecontroleerd, maar ook diens opleiding en loopbaan.

b. Frequentie veiligheidsonderzoek

De Afdeling plaatst een kanttekening bij het voorgestelde artikel 37aea, onderdeel d. Daarin is geregeld dat bij algemene maatregel van bestuur de frequentie wordt bepaald van het veiligheidsonderzoek van personeel dat een vertrouwensfunctie in de beveiliging van de burgerluchtvaart vervult. De Afdeling merkt op dat voor veiligheidsonderzoeken op grond van artikel 9 van de Wet veiligheidsonderzoeken al de mogelijkheid bestaat om binnen vijf jaar een hernieuwd onderzoek in te stellen. Zij adviseert daarom de verwijzing naar het veiligheidsonderzoek in het voorgestelde artikel 37aea te schrappen.

Het advies is opgevolgd. Zoals hiervoor aangegeven, worden het verplichte achtergrondonderzoek en de aan de indienstname voorafgaande controle in het gewijzigde wetsvoorstel uitgewerkt in artikel 37rf. In het derde lid van deze bepaling, waarin de herhaling van het achtergrondonderzoek en de aan de indienstname voorafgaande controle is uitgewerkt, wordt niet langer verwezen naar het veiligheidsonderzoek op grond van de Wet veiligheidsonderzoeken. In de memorie van toelichting wordt uitgelegd dat op grond van artikel 9 van de Wet veiligheidsonderzoeken de mogelijkheid bestaat om binnen vijf jaar een hernieuwd veiligheidsonderzoek in te stellen.

4. Continue screening

a. Beperking tot VOG-plichtigen

Artikel 37re van het wetsvoorstel (artikel 37aeb van het aan de Afdeling voorgelegde wetsvoorstel) introduceert de wettelijke bevoegdheid voor de Minister van Veiligheid en Justitie om een continue screening uit te voeren op personen die over een VOG dienen te beschikken en die onbegeleid toegang hebben tot een om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zone van het luchtvaartterrein. De Afdeling adviseert in de toelichting in te gaan op de overwegingen op grond waarvan is gekozen om continue screening alleen toe te passen op de groep personen die over een VOG dient te beschikken en het voorstel zo nodig aan te passen. Aan dit advies is gevolg gegeven. De toelichting bij het wetsvoorstel is aangevuld met een paragraaf waarin wordt uitgelegd waarom ervoor gekozen is continue screening alleen mogelijk te maken voor personen die dienen te beschikken over een VOG en niet ook voor personen die dienen te beschikken over een VGB, een verklaring dat de betrokkene met succes een achtergrondonderzoek anders dan op grond van de Wet justitiële gegevens heeft ondergaan, of een ondertekende verklaring in het kader van een aan de indienstname voorafgaande controle.

De keuze om continue screening niet toe te passen op de groep personen die over een VGB dient te beschikken, houdt verband met de specifieke functie die deze personen vervullen. Een VGB is vereist voor personen die een functie vervullen die op grond van artikel 3 van de Wet veiligheidsonderzoeken is aangewezen als vertrouwensfunctie. Dit zijn functies die de mogelijkheid bieden de nationale veiligheid te schaden. In de luchtvaartsector gaat het onder meer om personeel dat vanwege de locatie en de aard van de werkzaamheden de beveiligingsmaatregelen zou kunnen omzeilen, zoals het personeel op de luchthaven dat is belast met de uitvoering van het beveiligingsonderzoek. Alvorens een VGB wordt afgegeven of geweigerd, wordt ten aanzien van de betrokken persoon door de AIVD een veiligheidsonderzoek ingesteld. Het veiligheidsonderzoek omvat het instellen van een onderzoek naar gegevens die uit het oogpunt van de nationale veiligheid van belang zijn voor de vervulling van de desbetreffende vertrouwensfunctie. Op basis van het veiligheidsonderzoek wordt vastgesteld of er voldoende waarborgen zijn om aan te nemen dat de persoon de verantwoordelijkheden van de vertrouwensfunctie onder alle omstandigheden getrouwelijk zal vervullen. Daartoe worden gegevens verzameld over persoonlijke omstandigheden en gedragingen die antwoord kunnen geven op de vraag of iemand bijvoorbeeld betrokken is (geweest) bij staatsgevaarlijke activiteiten of antidemocratische organisaties. Bij de uitvoering van het veiligheidsonderzoek worden uiteenlopende gegevens betrokken, afkomstig uit diverse informatiebronnen (art. 7, tweede lid, Wet veiligheidsonderzoeken). Zo heeft de AIVD onder meer toegang tot de Centrale Justitiële Documentatie voor justitiële gegevens, de Gemeentelijke Basisadministratie voor gegevens over bijvoorbeeld de verblijfplaats en Bureau Kredietregistratie voor kredietinformatie. Ook wordt gekeken naar antecedenten over een persoon in het eigen AIVD-systeem.

De Wet veiligheidsonderzoeken bevat geen regeling over de doorlopende controle op relevante nieuwe gegevens ten aanzien van vertrouwensfunctionarissen. Gelet hierop, kan in de Luchtvaartwet niet worden bepaald dat personen die een vertrouwensfunctie in de beveiliging van de burgerluchtvaart vervullen na afgifte van de VGB aan een continue screening worden onderworpen. Overigens kan de minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties een hernieuwd veiligheidsonderzoek doen instellen naar een persoon die een vertrouwensfunctie vervult, indien hem blijkt van feiten of omstandigheden die een hernieuwd veiligheidsonderzoek rechtvaardigen (artikel 9 Wet veiligheidsonderzoeken). In dit laatste opzicht vertoont het veiligheidsonderzoek gelijkenis met de voorgestelde regeling van de continue screening in artikel 37rg. Op grond van het vijfde lid van deze bepaling wordt het toegangsbewijs van de betrokkene door de luchthavenexploitant onmiddellijk geblokkeerd, indien de exploitant vermoedt dat de betrokkene niet meer voldoet aan de eisen voor het afgeven van een VOG. Dit vermoeden ontstaat bij de exploitant naar aanleiding van 'signaalbrief' van de Dienst Justis waarin de exploitant op de hoogte wordt gesteld van een relevante verandering in de justitiële documentatie ten aanzien van de betrokkene. Indien de betrokkene vervolgens niet binnen een redelijke termijn een VOG overlegt, wordt het toegangsbewijs ingenomen.

De keuze om continue screening niet toe te passen op de groep personen die kunnen volstaan met een verklaring waaruit blijkt dat de betrokkene met succes een achtergrondonderzoek anders dan op grond van de Wet justitiële en strafvorderlijke gegevens heeft doorstaan of een aan de indienstname voorafgaande controle tot slot, houdt verband met de locatie waarop deze personen werkzaam zijn. Personen uit deze groep hebben geen toegang tot de delen van een luchthaven waar geen passagiers mogen komen, zoals bijvoorbeeld het platform of de bagagekelder. Zij zijn met andere woorden niet werkzaam op locaties waar 'kwetsbare processen' plaatsvinden en hebben daardoor ook niet de mogelijkheid om verboden voorwerpen aan bagage, vracht of overige goederen toe te voegen. Het wordt daarom niet proportioneel geacht om ten aanzien van dit personeel doorlopend te controleren of er nieuwe justitiële gegevens bekend zijn.

b. Strengere maatregelen

De Afdeling vraagt zich af of continue screening niet moet worden beschouwd als een strengere maatregel in de zin van artikel 6 van EG-verordening 300/2008. Zij adviseert in de toelichting in te gaan op de eisen die EG-verordening 300/2008 ten aanzien van het achtergrondonderzoek stelt en, zo nodig, de Europese Commissie zo spoedig mogelijk in kennis te stellen van de maatregelen. Aan het advies is gevolg gegeven.

Op grond van artikel 6 van EG-verordening 300/2008 mogen de lidstaten strengere maatregelen nemen dan de gemeenschappelijke basisnormen, mits deze maatregelen relevant, objectief, niet-discriminerend en proportioneel zijn. De Europese verordeningen schrijven met betrekking tot het achtergrondonderzoek voor dat dit onderzoek 'regelmatig, en ten minste om de vijf jaar' wordt herhaald (punt 11.1.5 van de bijlage bij EU-verordening 2015/1998). Continue screening kan, gezien de manier waarop deze doorlopende controle wordt uitgevoerd, en mede in het licht van de doelstelling van het door EU-verordening 2015/1998 voorgeschreven achtergrondonderzoek, niet worden beschouwd als een strengere maatregel. Continue screening is een aanvullende vorm van screening bij een reguliere VOG, waarbij doorlopend wordt beoordeeld of sprake is van nieuwe justitiële gegevens terzake van een strafbaar feit dat – indien op dat moment door de houder van een luchthavenidentiteitskaart een aanvraag voor een VOG zou worden ingediend – ertoe leidt dat de VOG niet zou worden afgegeven. Indien uit de doorlopende controle relevante nieuwe justitiële gegevens naar voren komen, wordt de betrokkene verplicht om opnieuw een VOG aan te vragen, zodat een herhaling van het achtergrondonderzoek kan plaatsvinden. Een dergelijke tussentijdse herhaling van het achtergrondonderzoek gaat niet verder dan de gemeenschappelijke basisnorm dat het achtergrondonderzoek 'regelmatig, en ten minste om de vijf jaar' wordt herhaald. Continue screening maakt het mogelijk dat personen die een strafbaar feit hebben gepleegd of daarvan worden verdacht en daardoor een risico opleveren voor de veiligheid op een luchtvaartterrein, op een snelle wijze uit de kwetsbare processen en de beveiligde gebieden worden geweerd. Daarmee wordt bijgedragen aan de verwezenlijking van de doelstelling van het door EU-verordening 2015/1998 voorgeschreven achtergrondonderzoek. De toelichting is in deze zin aangevuld.

5. Privacy

Artikel 37aeb van het aan de Afdeling voorgelegde wetsvoorstel (artikel 37rg van het gewijzigde voorstel) regelde dat de exploitant van de luchthaven het burgerservicenummer (BSN) van betrokkenen registreert en verstrekt aan de minister van Veiligheid en Justitie ten behoeve van continue screening. De Afdeling constateert dat de memorie van toelichting verschillende waarborgen noemt tegen privacyrisico's die zijn verbonden aan het gebruik van het BSN. De Afdeling acht het wenselijk dat deze waarborgen wettelijk worden verankerd in een AMvB. Zij adviseert in het wetsvoorstel op te nemen dat het gegevensverkeer slechts plaatsvindt overeenkomstig bij AMvB te stellen eisen.

Het advies is niet opgevolgd. De in de toelichting bij het wetsvoorstel genoemde waarborgen, die in de optiek van de Afdeling verankerd zouden moeten worden in een AMvB, vloeien namelijk reeds voort uit de Wet bescherming persoonsgegevens (Wbp). Zo regelt artikel 10, eerste lid, Wbp dat persoonsgegevens niet langer worden bewaard in een vorm die het mogelijk maakt de betrokkene te identificeren, dan noodzakelijk is voor de verwerkelijking van de doeleinden waarvoor zij worden verzameld of vervolgens worden verwerkt. Artikel 12 Wbp verplicht de verantwoordelijke voor de verwerking van persoonsgegevens onder meer om passende technische en organisatorische maatregelen ten uitvoer te leggen om persoonsgegevens te beveiligen tegen verlies of tegen enige vorm van onrechtmatige verwerking. Welke technische en organisatorische maatregelen nodig zijn om het risico op een datalek minimaliseren is door middel van een Privacy Impact Assessment (PIA) in kaart gebracht. Deze maatregelen zullen worden vastgelegd in een convenant tussen Justid, Justis en de betrokken luchthavens. In het convenant zullen onder meer afspraken worden neergelegd over hoe men omgaat met signaalbrieven over personen die geen luchthavenpas meer hebben. Ook zal worden vastgelegd dat de deelnemende luchthavens de nodige veiligheidsmaatregelen zullen treffen om het gegevensbestand te beveiligen. Zo zullen in beginsel alleen de medewerkers van het badgecenter, die het passenbeheer doen, toegang hebben tot het gegevensbestand. Dit personeel zal bovendien een veiligheidsonderzoek door de AIVD moeten ondergaan.

De verplichtingen die ingevolge artikel 10, eerste lid en 12 Wbp rusten op Justid, Justis en de betrokken luchthavens als verantwoordelijke voor de verwerking van het BSN, in combinatie met de uitwerking van deze verplichtingen in het convenant dat tussen deze partijen zal worden gesloten, maken dat de zorgvuldige en veilige verwerking van het BSN ten behoeve van continue screening in mijn optiek reeds afdoende is gewaarborgd. Ik acht het dan ook niet nodig om de in de memorie van toelichting genoemde waarborgen wettelijk te verankeren in een AMvB.

6. Delegatiebepalingen

De Afdeling adviseert de delegatie van regelgevende bevoegdheid in de voorgestelde artikelen 37abd, 37ada en 37af zo concreet en nauwkeurig mogelijk te begrenzen. Aan het advies is gevolg gegeven.

In artikel 37abd van het gewijzigde wetsvoorstel is de omvang van de delegatie begrensd door te bepalen dat de nadere regels uitsluitend betrekking kunnen hebben op de in de artikelen 12, 13 en 14 van EG-verordening 300/2008 genoemde onderwerpen. In artikel 37ada, derde lid, is in lijn met het advies de zinsnede 'ter uitvoering van EG-verordening 300/2008' ingevoegd. Aan het voorgestelde artikel 37rf over de achtergrondcontrole en de aan de indienstname voorafgaande controle is een zesde lid toegevoegd, luidende: 'Bij of krachtens algemene maatregel van bestuur kunnen, met het oog op de goede uitvoering van EG-verordening 300/2008, nadere regels worden gesteld omtrent a. de achtergrondcontrole, bedoeld in het eerste lid, b. de aan de indienstname voorafgaande controle, bedoeld in het tweede lid, c. de controle van de opleiding en loopbaan, bedoeld in het vijfde lid'. Artikel 37af is in verband hiermee geschrapt.

7. BES-wetgeving

Het aan de Afdeling voorgelegde wetsvoorstel was niet aan de bestuurscolleges van de BES-eilanden en de exploitant van de luchthaven Flamingo Airport op Bonaire ter consultatie voorgelegd, aangezien de wijziging van de Luchtvaartwet BES geen ingrijpende gevolgen heeft voor de BES-eilanden. De Afdeling adviseert de bestuurscolleges en de exploitant van Flamingo Airport alsnog in de gelegenheid te stellen een reactie te geven op het wetsvoorstel alvorens dit te zenden aan de Tweede Kamer.

Dit advies is opgevolgd. Het wetsvoorstel is alsnog gedurende vier weken aan de genoemde partijen ter consultatie voorgelegd. De reactie op deze consultatie is in de memorie van toelichting verwerkt.

8. Overige wijzigingen

Wijzigingen in verband met EU-verordening 2015/1998

Nadat de Afdeling op 24 september 2015 haar advies had uitgebracht, is op 14 november 2015 Uitvoeringsverordening (EU) nr. 2015/1998 van de Commissie van 5 november 2015 tot vaststelling van gedetailleerde maatregelen voor de tenuitvoerlegging van de gemeenschappelijke basisnormen op het gebied van de beveiliging van de burgerluchtvaart (*Pb EU* 2015, L 299/1) bekendgemaakt. Deze verordening (hierna: EU-verordening 2015/1998) vervangt EU-verordening 185/2010 en is met ingang van 1 februari 2016 in werking getreden. Omdat EU-verordening 185/2010 sinds de inwerkingtreding ervan meer dan twintig keer is gewijzigd, achtte de Commissie het met het oog op de rechtszekerheid en de duidelijkheid noodzakelijk om een nieuwe verordening vast te stellen waarin de oorspronkelijke verordening en alle wijzigingen daarvan worden geconsolideerd. Ook achtte de Commissie het nodig de tekst van EU-verordening 185/2010 te verduidelijken en te actualiseren in het licht van de opgedane praktijkervaringen en de relevante ontwikkelingen.

Het aan de Afdeling voorgelegde wetsvoorstel bevatte verschillende verwijzingen naar EU-verordening 185/2010. Indachtig de frequente wijziging en uiteindelijke intrekking van EU-verordening 185/2010, is bij de voorbereiding van dit nader rapport bezien in hoeverre deze verwijzingen konden worden geschrapt of vervangen door verwijzingen naar EG-verordening 300/2008. EG-verordening 300/2008 is in de praktijk veel minder aan wijziging onderhevig dan de onderliggende uitvoeringsverordeningen. Op deze manier is gestreefd de voorgestelde wijziging van de Luchtvaartwet een meer toekomstbestendig karakter te geven. Dit heeft geleid tot aanpassing van de volgende voorgestelde bepalingen uit het oorspronkelijk wetsvoorstel: artikel 37a, tweede lid (definitie 'detectieapparatuur'), artikel 37aca (instemming met ingebruikname detectieapparatuur), artikel 37o, tweede lid (erkenning als ACC3-luchtvaartmaatschappij) en artikel 37rd (certificering beveiligingspersoneel). In een aantal gevallen bleek het niet mogelijk een verwijzing naar EU-verordening 185/2010 te schrappen of te vervangen door een verwijzing naar EG-verordening 300/2008. In die gevallen is volstaan met het vervangen van de desbetreffende verwijzing door een verwijzing naar EU-verordening 2015/1998. In het nieuwe artikel 37rf (achtergrondonderzoek en aan de indienstname voorafgaande controle) tot slot wordt, anders dan in artikel 37aeb van het aan de Afdeling voorgelegde wetsvoorstel, zoveel mogelijk verwezen naar EG-verordening 300/2008. Alleen in het tweede lid staat nog een verwijzing naar EU-verordening 2015/1998.

Overige wetstechnische verbeteringen

Van de gelegenheid is gebruik gemaakt om technische verbeteringen in artikel I van het wetsvoorstel aan te brengen. Aan de definitiebepaling (artikel 37a) is een definitie van 'toegangsbewijs' toegevoegd (onderdeel C). Deze term wordt op verschillende plaatsen in het wetsvoorstel gebruikt (zie de artikelen



37b, 37ra en 37rg). Aan artikel 37b is een vierde lid toegevoegd, waarin wordt bepaald dat de luchthavenexploitant en de luchtvaartmaatschappij ervoor moeten zorgdragen dat andere personen dan passagiers die onbegeleide toegang moeten hebben tot de om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke delen van het luchtvaartterrein met succes een achtergrondcontrole moeten hebben doorlopen, alvorens hen een luchthavenidentiteitskaart of bemanningsidentiteitskaart wordt verstrekt (onderdeel M). Daarmee wordt een leemte in het wetsvoorstel opgevuld. In artikel 37c en 37f is verduidelijkt dat de controle van passagiers en hun bagage en van luchthavenbenodigdheden door het beveiligingspersoneel dient te geschieden (onderdeel M en O).

De artikelen 37j, 37k en 37l van de gewijzigde § 4 van Afdeling 3A van de Luchtvaartwet zijn lichtelijk aangepast met het oog op een betere aansluiting van de wettekst op EU-verordening 2015/1998 (onderdeel T). Verder is § 4 aangevuld met een gewijzigd artikel 37r (onderdeel T). In artikel 37rb is de regeling van de erkenning van opleidingsinstellingen geschrapt en vervangen door de mogelijkheid om bij of krachtens algemene maatregel van bestuur bepaalde eisen aan het bestuur en de organisatie van opleidingsinstellingen te stellen (onderdeel U). Bij nader inzien is het stellen van een erkenningsvereiste een disproportioneel zwaar instrument om de gewenste professionaliteit van opleidingsinstellingen te waarborgen en kan dit doel ook worden bereikt door het scheppen van de mogelijkheid om bij of krachtens algemene maatregel van bestuur eisen te stellen aan het bestuur en de organisatie van deze instellingen. In lijn met de vernieuwde opzet van de certificering van het personeel met beveiligingstaken in artikel 37rd, is de regeling van de certificering van instructeurs aangepast. Dit onderwerp wordt nu geregeld in artikel 37re.

Wijziging van de WED en gewijzigd artikel 37r

Bij de voorbereiding van het wetsvoorstel was over het hoofd gezien dat de voorgestelde wijziging van de Luchtvaartwet noopt tot een wijziging van de zinsnede met betrekking tot de Luchtvaartwet in artikel 1, eerste lid, onderdeel 4°, van de Wet op de economische delicten (WED). Deze zinsnede houdt een opsomming in van bepalingen uit de Luchtvaartwet die bij overtreding een economisch delict opleveren. Door de voorgestelde wijziging van de Luchtvaartwet was de verwijzing naar sommige van deze bepalingen niet langer correct. Deze omissie is hersteld.

In het aan de Afdeling voorgelegde wetsvoorstel was artikel 37r over de verplichtingen van de geregistreerde luchtvrachtagent met het oog op de beveiliging van vracht en post komen te vervallen, nu deze bepaling is achterhaald door EG-verordening 300/2008 en de uitvoeringsbepalingen daarvan. Voor de beveiliging van vracht en post is door de Europese verordeningen namelijk het pan-Europese systeem van de ‘beveiligde toeleveringsketen’ geïntroduceerd. Dit systeem houdt, kort gezegd, in dat luchtvaartmaatschappijen zendingen van vracht en post voor vervoer in een luchtvaartuig kunnen accepteren zonder dat deze vracht en post eerst aan een beveiligingsonderzoek te (laten) onderwerpen, mits de zending afkomstig is van een erkend agent, bekende afzender of vaste afzender die de zending aan de vereiste beveiligingscontroles heeft onderworpen. Een onbedoeld effect van het schrappen van artikel 37r was echter dat daarmee tevens de mogelijkheid van strafrechtelijke handhaving van deze verplichting via de WED kwam te vervallen. In het gewijzigde wetsvoorstel is deze omissie hersteld door een gewijzigd artikel 37r op te nemen. Het gewijzigde artikel 37r bepaalt, kort gezegd, dat erkend agenten, bekende afzenders en vaste afzenders ten aanzien van de door hen behandelde vracht en post de door de Europese verordeningen gespecificeerde beveiligingscontroles toepassen. Hierdoor voorziet het wetsvoorstel weer in de mogelijkheid – gelijk in de huidige situatie – om de verplichtingen van natuurlijke personen of rechtspersonen die als geregistreerd luchtvrachtagent bedrijfsmatig vracht aanbieden, doen vervoeren of vervoeren (in termen van de Europese verordeningen: erkend agenten, bekende afzenders en vaste afzenders) strafrechtelijk te handhaven via de WED.

Redactionele opmerkingen

De redactionele opmerkingen van de Afdeling zijn verwerkt.

Ik moge U, mede namens de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, verzoeken het hierbij gevoegde gewijzigde voorstel van wet en de gewijzigde memorie van toelichting aan de Tweede Kamer der Staten-Generaal te zenden.

De Minister van Veiligheid en Justitie,
G.A. van der Steur.



Advies Raad van State

No. W03.15.0228/II
's-Gravenhage, 24 september 2015

Aan de Koning

Bij Kabinetsmissive van 9 juli 2015, no.2015001255, heeft Uwe Majesteit, op voordracht van de Minister van Veiligheid en Justitie, mede namens de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, bij de Afdeling advisering van de Raad van State ter overweging aanhangig gemaakt het voorstel van wet tot wijziging van de Luchtvaartwet en de Luchtvaartwet BES in verband met de uitvoering van Verordening (EG) nr. 300/2008 van het Europees Parlement en de Raad van 11 maart 2008 inzake gemeenschappelijke regels op het gebied van de beveiliging van de burgerluchtvaart en tot intrekking van Verordening (EG) nr. 2320/2002 (Pb EU 2008, L 97/72) en enkele andere verordeningen op het gebied van de beveiliging van de burgerluchtvaart (Uitvoeringswet EG-verordening 300/2008), met memorie van toelichting.

Het wetsvoorstel strekt tot aanpassing van de Luchtvaartwet en de Luchtvaartwet BES in verband met de uitvoering van de hierboven genoemde verordeningen. De verordeningen zien op het tot stand brengen van een gemeenschappelijk niveau van de beveiliging van de burgerluchtvaart en zoveel mogelijk harmoniseren van de maatregelen van de lidstaten.

De Afdeling advisering van de Raad van State adviseert het voorstel aan de Tweede Kamer te zenden, maar acht op onderdelen aanpassing van het voorstel en de toelichting aangewezen. De Afdeling wijst hierbij in het bijzonder op de aanwijzing van de bevoegde autoriteit, bedoeld in artikel 9 van EG-verordening 300/2008,[1] het voorgestelde overgangsrecht, de uitvoering van het achtergrondonderzoek, de regeling van continue screening, de delegatiebepalingen die in het wetsvoorstel opgenomen zijn en de wijziging van de Luchtvaartwet BES.

1. De bevoegde autoriteit

a. Op grond van artikel 9 van EG-verordening 300/2008 dient een lidstaat één bevoegde autoriteit aan te wijzen die verantwoordelijk is voor de coördinatie van en het toezicht op de toepassing van de gemeenschappelijke basisnormen. In het voorgestelde artikel 37ab, eerste lid, wordt de Minister van Veiligheid en Justitie aangewezen als de bevoegde autoriteit als bedoeld in artikel 9 van EG-verordening 300/2008, 'tenzij bij deze wet anders is bepaald'. De verordening zelf laat echter een dergelijke uitzondering niet toe. Deze uitzondering is daarnaast in strijd met het doel van de verordening, omdat het aanwijzen van één autoriteit juist bedoeld is om te voorkomen dat twee of meer organen belast zijn met de coördinatie van en toezicht op de toepassing van de gemeenschappelijke basisnormen.[2] In het onderhavige wetsvoorstel wordt naar verschillende organen verwezen die belast zijn met coördinatie en toezicht, naast de Minister van Veiligheid en Justitie. De Afdeling adviseert in artikel 37ab, eerste lid, de zinsnede 'tenzij bij deze wet anders is bepaald' te schrappen.
b. Om dezelfde reden dienen de volgende twee bevoegdheidsverdelingen te worden aangepast.
    i. In het voorgestelde artikel 37rd, eerste lid, wordt de erkende opleidingsinstelling aangemerkt als de bevoegde autoriteit voor het certificeren van personen die op grond van hoofdstuk 11 van de bijlage bij EU-verordening 185/2010 een certificerings- of goedkeuringsprocedure dienen te hebben doorlopen. Hoofdstuk 11 van de betreffende bijlage vereist echter een certificering door of namens de bevoegde autoriteit.[3] De bevoegde autoriteit van de uitvoeringsverordening is dezelfde bevoegde autoriteit als genoemd in artikel 9 van EG-Verordening 300/2008. In artikel 37ab, eerste lid, wordt de Minister van Veiligheid en Justitie aangewezen als de bevoegde autoriteit.
    De Afdeling adviseert artikel 37rd te wijzigen, zodat blijkt dat de erkende certificerende instelling de certificering uitvoert namens de Minister van Veiligheid en Justitie.
    ii. In het voorgestelde artikel 37p, eerste lid, wordt de commandant van de Koninklijke marechaussee (Kmar) aangewezen als de bevoegde autoriteit voor het bijhouden van de EU-gegevensbank betreffende de beveiligde toeleveringsketen als bedoeld in EU-Verordening 185/2010. Uit deze uitvoeringsverordening blijkt niet dat met deze bevoegde autoriteit een andere wordt bedoeld dan in Verordening 300/2008, waar de uitvoeringsverordening op is

---

[1] Verordening (EG) nr. 300/2008 van het Europees Parlement en de Raad van 11 maart 2008 inzake gemeenschappelijke regels op het gebied van de beveiliging van de burgerluchtvaart en tot intrekking van Verordening (EG) nr. 2320/2002 (Pb EU 2008, L 97/72).
[2] Zie ook overweging 12 bij Verordening 300/2008.
[3] Punt 11.0.2. van Hoofdstuk 11 van de bijlage bij Verordening (EU) nr. 185/2010 van de Commissie van 4 maart 2010 houdende vaststelling van gedetailleerde maatregelen voor de toepassing van de gemeenschappelijke basisnormen op het gebied van de beveiliging van de luchtvaart (Pb EU 2010 L 55/1).



gebaseerd. De EU-gegevensbank betreffende de beveiligde toeleveringsketen dient te worden bijgehouden door of namens de bevoegde autoriteit als bedoeld in artikel 9 van EG-verordening 300/2008. In het wetsvoorstel wordt hiervoor de Minister van Veiligheid en Justitie aangewezen.
De Afdeling adviseert artikel 37p, eerste lid, overeenkomstig aan te passen.

2. Overgangsrecht

In de toelichting wordt gesteld dat luchthavenexploitanten, luchtvaartmaatschappijen en entiteiten de Europese verordeningen reeds toepassen, zodat de in dit wetsvoorstel voorgestelde wijzigingen geen gevolgen zullen hebben voor de praktijk. In dat licht stelt de Afdeling vragen bij het overgangsrecht. In de voorgestelde artikelen III, IV, V en VI zijn overgangsrechtelijke regels opgenomen ten aanzien van goedgekeurde beveiligingsprogramma's en detectieapparatuur, verleende erkenningen en goedgekeurde opleidingsprogramma's. De voorgestelde artikelen regelen dat de hiervoor benoemde zaken en personen die zijn goedgekeurd of erkend voor de inwerkingtreding deze wet, na de inwerkingtreding van deze wet worden aangemerkt als goedgekeurd of erkend op basis van de voorgestelde artikelen. In de artikelen III, IV en V wordt verder voorgesteld om de aanvragen en verzoeken die waren ingediend voor inwerkingtreding van deze wet te beoordelen op basis van de huidige regels. Ook bezwaar en beroep tegen dergelijke besluiten wordt beoordeeld volgens de huidige regels.[4]

De Afdeling veronderstelt dat onder 'huidige regels' in deze artikelen niet worden verstaan de bepalingen uit de verordeningen die sinds 29 april 2010 gelden. Een dergelijke uitleg zou een overgangsregime immers zinledig maken. Maar ook indien onder 'regels' de nationale uitvoeringsregels worden verstaan, is niet op voorhand duidelijk waarom de voorgestelde overgangsregeling noodzakelijk is. De betrokkenen voldoen blijkens de toelichting immers al aan de Europese verplichtingen. Er worden volgens de toelichting geen nieuwe verplichtingen met dit wetsvoorstel opgelegd naast de Europese verplichtingen. De Afdeling merkt daarnaast op dat de regeling om de lopende aanvragen en verzoeken te beoordelen op basis van de regels van vóór inwerkingtreding van dit wetsvoorstel de indruk wekt dat voor die aanvragen nog niet hoeft te worden voldaan aan de Europese verplichtingen. Dat staat echter op gespannen voet met de vereisten uit de verordeningen. De verordeningen voorzien immers niet in overgangsrecht, waardoor de Europese verplichtingen onmiddellijke werking hebben sinds 29 april 2010.

De Afdeling adviseert in de toelichting in te gaan op de noodzaak van het overgangsrecht en de verenigbaarheid van de voorgestelde artikelen III, IV en V en VI met EG-verordening 300/2008 en de onderliggende uitvoeringsverordeningen en zo nodig het overgangsrecht aan te passen.

3. Achtergrondonderzoek

EG-verordening 300/2008 vereist dat personen, met inbegrip van bemanningsleden, met succes een achtergrondcontrole moeten hebben doorlopen alvorens ze een bemannings- of luchthavenidentiteitskaart krijgen uitgereikt die onbegeleide toegang verleent tot om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zones.[5] Het verplichte achtergrondonderzoek moet aan een aantal vereisten voldoen, zoals het vaststellen van de identiteit van de betrokken persoon op basis van schriftelijke bewijsstukken; de controle van de opleiding en de loopbaan van de betrokken persoon in de afgelopen vijf jaar, alsmede eventuele onderbrekingen in deze opleiding en loopbaan; en een controle van het strafregister van ten minste de afgelopen vijf jaar. In plaats van het achtergrondonderzoek kan ook worden volstaan met een aan de indienstname voorafgaande controle. In dat geval wordt de controle van het strafregister vervangen door een door de betrokken persoon ondertekende verklaring waarin zijn eventuele criminele antecedenten in ten minste de afgelopen vijf jaar in detail wordt toegelicht.

Zowel het vereiste *achtergrondonderzoek* als de aan de indienstname *voorafgaande controle* worden geregeld in het voorgestelde artikel 37aea. In een achtergrondonderzoek wordt aan de controle van het strafregister invulling gegeven door het vereiste van een verklaring omtrent het gedrag (VOG). Indien kan worden volstaan met een voorafgaande controle kan de Minister van Veiligheid en Justitie een vrijstelling verlenen voor het VOG vereiste, waardoor kan worden volstaan met een verklaring van de betrokkene. Op een betrokkene die een functie vervult waarvoor al het vereiste van een veiligheidsonderzoek geldt, zijn deze vereisten niet meer van toepassing.[6] De Afdeling maakt twee kanttekeningen bij de voorgestelde regeling van het achtergrondonderzoek.

---

[4] Artikel III, tweede lid en derde lid, artikel IV, tweede lid en derde lid, Artikel V, vierde lid en vijfde lid.
[5] Punt 1.2, sub 4, van de bijlage bij EU-verordening 185/2010.
[6] Het voorgestelde artikel 37aea, onderdeel c (bedoeld lijkt overigens een 'derde lid').

a. Opleiding en loopbaan

Onderdeel c van punt 11.1.3 en onderdeel b van punt 11.1.4 van de bijlage bij EU-verordening 185/2010 stellen dat bij het achtergrondonderzoek of de aan de indienstname voorafgaande controle ook de opleiding en de loopbaan van de betrokken persoon in de afgelopen vijf jaar, alsmede eventuele onderbrekingen in deze opleiding en loopbaan betrokken dienen te worden. Dit blijkt echter niet uit de tekst van artikel 37aea.

De Afdeling adviseert de tekst van het artikel hierop aan te passen.

b. Frequentie veiligheidsonderzoek

Het voorgestelde artikel 37aea, onderdeel d, bepaalt dat het achtergrondonderzoek, de controle en veiligheidsonderzoek met een bij algemene maatregel van bestuur (AMvB) te bepalen frequentie worden herhaald. Punt 1.2.3.1 van EU-verordening 185/2010 stelt dat het achtergrondonderzoek tenminste elke vijf jaar dient te worden herhaald. Voor veiligheidsonderzoeken bestaat de mogelijkheid van vijfjaarlijkse herhaling al op grond van de Wet veiligheidsonderzoeken.[7] Daarbij is voorzien in de mogelijkheid om binnen vijf jaar een hernieuwd onderzoek in te stellen.[8] In zoverre is de voorgestelde bepaling voor veiligheidsonderzoeken niet nodig. Daarnaast is het ook niet mogelijk om bij AMvB op basis van het voorgestelde artikel 37aea, onderdeel d, van de regeling in de Wet veiligheidsonderzoeken af te wijken.

De Afdeling adviseert in onderdeel d 'het veiligheidsonderzoek, bedoeld in het derde lid' te schrappen.

4. Continue screening

In artikel 37aeb wordt de wettelijke bevoegdheid gecreëerd voor de Minister van Veiligheid en Justitie om een continue controle (in de toelichting continue screening genoemd) uit te voeren op bij AMvB te bepalen categorieën van personen die beschikken over een VOG en houder zijn van een door de exploitant van een luchtvaartterrein verstrekt toegangsbewijs dat onbegeleid toegang biedt tot een om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zone van het luchtvaartterrein.

a. Beperking tot VOG-plichtigen

Continue screening wordt alleen voorgesteld voor personen die beschikken over een VOG.[9] Naast personen die verplicht een VOG dienen te overleggen, zijn er ook nog groepen die op grond van 37aea, onderdelen a, b, of c, een ander achtergrondonderzoek, een voorafgaande controle of een veiligheidsonderzoek kunnen ondergaan. Uit de toelichting blijkt echter niet waarom deze groepen zodanig verschillen van de groep die een VOG dient te overleggen, dat voor hen continue screening niet noodzakelijk zou zijn. Weliswaar lijkt er een relevant verschil te bestaan met de groep waarvoor kan worden volstaan met een aan de indienstname voorafgaande controle, maar de toelichting gaat op dat verschil niet in. Voor de groep waarvoor geen VOG noodzakelijk is omdat de betrouwbaarheid reeds is vastgesteld op basis van een ander achtergrondonderzoek, ligt een verschillende behandeling voorshands minder in de rede. Dat geldt te meer voor de personen die een veiligheidsonderzoek dienen te ondergaan omdat zij een vertrouwensfunctie bekleden; een functie bij de overheid of in het bedrijfsleven die zo kwetsbaar is, dat deze de mogelijkheid biedt de nationale veiligheid te schaden.[10] Continue screening lijkt vanuit dat oogpunt (ook) voor deze groep aangewezen.

De Afdeling adviseert in de toelichting in te gaan op de overwegingen op grond waarvan is gekozen 'continue screening' alleen toe te passen op de groep personen die over een VOG dient te beschikken en het voorstel zo nodig aan te passen.

b. Strengere maatregelen

Artikel 6 van EG-verordening 300/2008 laat toe dat lidstaten strengere maatregelen treffen dan de in de verordeningen genoemde basisnormen, indien dit nodig blijkt uit een risicobeoordeling, en de maatregelen relevant, objectief, en niet-discriminerend zijn en in verhouding staan tot het desbetref-

7 Op grond van artikel 9 van de Wet veiligheidsonderzoeken is de Minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties bevoegd om na het verstrijken van een termijn van vijf jaren of een veelvoud daarvan opnieuw een veiligheidsonderzoek te doen instellen.

8 De Minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties kan binnen 5 jaar een hernieuwd veiligheidsonderzoek instellen indien hem blijkt van feiten of omstandigheden die een hernieuwd veiligheidsonderzoek rechtvaardigen, zoals feiten en omstandigheden die de Algemene Inlichtingen- en Veiligheidsdienst heeft verkregen bij het verzamelen van justitiële en strafvorderlijke gegevens (artikel 9, eerste en tweede lid, Wet veiligheidsonderzoeken).

9 Het voorgestelde artikel 37aeb, eerste lid.

10 Artikel 3, eerste lid, Wet veiligheidsonderzoeken.



fende risico.[11] Het tweede lid van dat artikel schrijft voor dat de lidstaten in dat geval de Commissie zo spoedig mogelijk in kennis stellen. Continue screening lijkt een strengere maatregel, aangezien EG-Verordening 300/2008 en de uitvoeringsverordeningen slechts een periodiek achtergrondonderzoek en geen continue screening voorschrijven. De toelichting gaat hier niet op in.

De Afdeling adviseert in de toelichting in te gaan op de eisen die de EG-verordening stelt en, zo nodig, de Europese Commissie zo spoedig mogelijk in kennis te stellen van de maatregelen.

5. Privacy

Voor de uitvoering van de continue screening regelt het voorgestelde artikel 37aeb dat de exploitant van de Luchthaven het burgerservicenummer (BSN) van betrokkenen registreert en verstrekt aan de Minister van V&J. Volgens de toelichting is uit de Privacy Impact Assessment gebleken dat er privacyrisico's aan het gebruik van het BSN zijn verbonden. Zo zou het BSN, na een datalek gebruikt kunnen worden voor identiteitsfraude.[12] Het wetsvoorstel zelf bevat geen waarborgen tegen mogelijk misbruik. Aan het elektronisch verkeer dienen uit een oogpunt van vertrouwelijkheid en betrouwbaarheid eisen te worden gesteld. In de toelichting wordt een aantal waarborgen genoemd die genomen zouden kunnen worden. Zo zal de lijst met pashouders en hun BSN door de luchthavens aan de Justitiële Informatiedienst versleuteld worden aangeleverd en zullen de luchthavens de oude lijsten met pashouders niet langer bewaren dan noodzakelijk.[13] De Afdeling adviseert deze waarborgen niet alleen te benoemen in de toelichting, maar bij AMvB te regelen.[14]

De Afdeling adviseert in het voorgestelde artikel op te nemen dat het gegevensverkeer slechts plaatsvindt overeenkomstig bij AMvB te stellen eisen.

6. Delegatiebepalingen

De Afdeling merkt op dat het wetsvoorstel een aantal delegatiebepalingen bevat, waarin de regering of de Minister 'nadere regels' kan stellen (de voorgestelde artikelen 37abd, 37ada en 37af). De Afdeling geeft in overweging de delegatie zo concreet en nauwkeuring mogelijk te begrenzen.[15] Zo wordt in de toelichting van het voorgestelde artikel 37af verwezen naar de wijze waarop de verplichte herhaling van het achtergrondonderzoek en de aan indienstname voorafgaande controle gestalte moet krijgen.

De Afdeling adviseert een dergelijke begrenzing in het voorgestelde artikel 37af op te nemen. Daarnaast adviseert de Afdeling in artikel 37abd ook de begrenzing op te nemen dat de nadere regels zien op de standaardisering zoals de toelichting stelt, en in artikel 37ada, derde lid, op te nemen dat deze nadere regels gesteld kunnen worden ter uitvoering van EG-Verordening 300/2008, zoals uit de transponeringstabel blijkt.

7. BES-wetgeving

In de toelichting wordt gesteld dat de voorgestelde wijzigingen ertoe leiden dat het rechtsregime voor de BES-eilanden grotendeels ongewijzigd blijft.[16] Met de voorgestelde §6 'Controle van vracht en post' worden additionele wettelijke eisen gesteld aan het beveiligingsonderzoek van alle vracht en post, zoals controle met detectieapparatuur of andere technische middelen en nader onderzoek indien daartoe aanleiding is. Daarnaast wordt een aantal nieuwe verplichtingen voorgesteld, zoals instemming van de Minister voor de ingebruikname van detectieapparatuur, verplichtingen voor luchtvaartmaatschappijen (§3) en entiteiten (§4) die goederen behandelen en de verplichte controle van ruimbagage door de exploitant. De toelichting stelt dat deze verplichtingen zijn voorgeschreven door Annex 17 bij het Verdrag van Chicago[17] en dat in de praktijk reeds aan deze verplichtingen wordt voldaan. Uit de toelichting blijkt echter niet of de bestuurscolleges dan wel de exploitant van de

[11] Artikel 6, eerste lid, van de EG-verordening 300/2008.
[12] Memorie van toelichting paragraaf 5.3 'Continue screening van luchthavenpersoneel'.
[13] Memorie van toelichting, paragraaf 5.3 'Continue screening van luchthavenpersoneel'. Deze waarborgen zijn ook in de PIA vermeld als factoren die het privacyrisico beperken.
[14] Zie ook het advies van de Raad van State van 19 juni 2006 (W03.06.0120/II, Wet afschaffing procuraat), waarin de Raad stelde dat 'omdat langs [elektronische] weg onder meer persoonsgegevens worden uitgewisseld en omdat manipulatie en onderschepping van dit berichtenverkeer dient te worden voorkomen, de Raad het gewenst [acht] dat (...) wordt bepaald dat dit verkeer slechts plaatsvindt, indien de vertrouwelijkheid en betrouwbaarheid ervan zijn gewaarborgd overeenkomstig bij algemene maatregel van bestuur te stellen eisen.' (Kamerstukken II 2006/07, 30 815, nr. 4).
[15] Aanwijzing 25 van de Aanwijzingen voor de regelgeving.
[16] Memorie van toelichting, paragraaf 8 'Wijziging van de Luchtvaartwet BES'.
[17] Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart, Chicago, 7 december 1944, *Stb.* 1947, H 165. Annex 17 kan worden geamendeerd. De laatste wijziging stamt uit 14 November 2014: http://www.icao.int/Security/SFP/Pages/Annex17.aspx



luchthaven Flamingo Airport in de gelegenheid zijn gesteld zich uit te laten over het wetsvoorstel.[18] Omdat het wetsvoorstel de verplichtingen uitwerkt in nieuwe wettelijke regels, had een dergelijke raadpleging op de BES-eilanden in de rede gelegen.

De Afdeling adviseert de bestuurscolleges en de exploitant van de luchthaven Flamingo Airport op Bonaire alsnog in de gelegenheid te stellen een reactie te geven op het wetsvoorstel alvorens dit te zenden aan de Tweede Kamer.

8. De Afdeling verwijst naar de bij dit advies behorende redactionele bijlage.

De Afdeling advisering van de Raad van State geeft U in overweging het voorstel van wet te zenden aan de Tweede Kamer der Staten-Generaal, nadat met het vorenstaande rekening zal zijn gehouden.

De vice-president van de Raad van State,
J.P.H. Donner.

[18] Anders dan onder andere KLM, Schiphol en de Nederlandse vereniging van luchthavens aan wie wel de gelegenheid is gegeven om advies uit te brengen. (Memorie van toelichting, paragraaf 10 ‘Ontvangen adviezen’).



Redactionele bijlage bij het advies van de Afdeling advisering van de Raad van State betreffende no. W03.15.0228/II

– In artikel I, onderdeel C, in artikel 37a, eerste lid, onderdeel s, de zinsnede ‘de controle, bedoeld in artikel 3, punt 9’ vervangen door ‘de controle, bedoeld in artikel 3, punt 10’ nu de bedoelde toegangscontrole is beschreven in artikel 3, punt 10 van de EG-Verordening 300/2008.
– Bij de artikelsgewijze toelichting van artikel I, onderdeel E, ten aanzien van de artikelen 37aba, eerste lid, 37abb, eerste lid, en 37abc, eerste lid, verduidelijken dat onder ‘instandhouden’, ook ‘opstellen’ en ‘toepassen’ wordt verstaan, nu de artikelen 12, 13, en 14, van EG-Verordening 300/2008 uitdrukkelijk zien op de verplichting een beveiligingsprogramma op te stellen, toe te passen en in stand te houden.
– In artikel I, onderdeel K, in artikel 37aea de onderdelen van artikel 37aea te redigeren als leden, aangezien in het artikel reeds wordt verwezen naar leden.
– In artikel I, onderdeel K, in artikel 37aea, onderdeel b, verduidelijken dat de vrijstelling ziet op de vereiste verklaring omtrent gedrag (VOG) dat een uitwerking is van het achtergrondonderzoek, en de vrijstelling regelt dat kan worden volstaan met een aan de indienstname voorafgaande controle, zoals de toelichting beschrijft.
– In artikel I, onderdeel K, in artikel 37aea, onderdeel a, subonderdeel a, ‘, en;’ vervangen door: ; en.
– In artikel I, onderdeel K, in artikel 37aea, onderdeel c, de zinsnede ‘dient de betrokkene met succes een veiligheidsonderzoek als bedoeld in artikel 7 van de Wet veiligheidsonderzoeken te hebben ondergaan’ vervangen door: dient ten behoeve van de betrokkene een verklaring als bedoeld in artikel 1, eerste lid, onder b, van de Wet veiligheidsonderzoeken te zijn afgegeven.
– In artikel I, onderdeel W, in artikel 37t, tweede lid, ‘als bedoeld’ vervangen door: , bedoeld.
– In artikel II schrappen:
  De Luchtvaartwet BES wordt gewijzigd als volgt:

  A



Tekst zoals toegezonden aan de Raad van State: Wijziging van de Luchtvaartwet en de Luchtvaartwet BES in verband met de uitvoering van Verordening (EG) nr. 300/2008 van het Europees Parlement en de Raad van 11 maart 2008 inzake gemeenschappelijke regels op het gebied van de beveiliging van de burgerluchtvaart en tot intrekking van Verordening (EG) nr. 2320/2002 (Pb EU 2008, L 97/72) en enkele andere verordeningen op het gebied van de beveiliging van de burgerluchtvaart (Uitvoeringswet EG-verordening 300/2008)

Wij Willem-Alexander, bij de gratie Gods, Koning der Nederlanden, Prins van Oranje-Nassau, enz. enz. enz.

Allen, die deze zullen zien of horen lezen, saluut! doen te weten:

Alzo Wij in overweging genomen hebben, dat het noodzakelijk is om de Luchtvaartwet en de Luchtvaartwet BES aan te passen in verband met de uitvoering van Verordening (EG) nr. 300/2008 van het Europees Parlement en de Raad van 11 maart 2008 inzake gemeenschappelijke regels op het gebied van de beveiliging van de burgerluchtvaart en tot intrekking van Verordening (EG) nr. 2320/2002 (*PbEU* L 97) en de uitvoeringsbepalingen daarvan;

Zo is het, dat Wij, de Raad van State gehoord, en met gemeen overleg der Staten-Generaal, hebben goedgevonden en verstaan, gelijk Wij goedvinden en verstaan bij deze:

ARTIKEL I

De Luchtvaartwet wordt gewijzigd als volgt:

A

In de artikelen 1, onder j, 61a en 73, eerste lid, wordt 'Onze Minister van Verkeer en Waterstaat' telkens vervangen door: Onze Minister van Infrastructuur en Milieu.

B

In artikel 17, eerste lid, wordt 'luchvaartwedstrijden' vervangen door: luchtvaartwedstrijden.

C

Artikel 37a komt te luiden:

Artikel 37a

1. Voor de toepassing van deze afdeling en de daarop berustende bepalingen wordt verstaan onder:
a. *EG-verordening 300/2008:* Verordening (EG) nr. 300/2008 van het Europees Parlement en de Raad van 11 maart 2008 inzake gemeenschappelijke regels op het gebied van de beveiliging van de burgerluchtvaart en tot intrekking van Verordening (EG) nr. 2320/2002 (Pb EU 2008, L 97/72) en de uitvoeringsbepalingen daarvan;
b. *EG-verordening 272/2009:* Verordening (EG) nr. 272/2009 van de Commissie van 2 april 2009 ter aanvulling van de in de bijlage bij Verordening (EG) nr. 300/2008 van het Europees Parlement en de Raad vastgestelde gemeenschappelijke basisnormen voor de beveiliging van de burgerluchtvaart (Pb EU, L 91/7);
c. *EU-verordening 1254/2009:* Verordening (EU) nr. 1254/2009 van de Commissie van 18 december 2009 tot vaststelling van criteria waaraan lidstaten moeten voldoen om te mogen afwijken van de gemeenschappelijke basisnormen inzake beveiliging van de burgerluchtvaart en om alternatieve beveiligingsmaatregelen te mogen vaststellen (Pb EU 2009, L 338/17);
d. *EU-verordening 185/2010:* Verordening (EU) nr. 185/2010 van de Commissie van 4 maart 2010 houdende vaststelling van gedetailleerde maatregelen voor de toepassing van de gemeenschappelijke basisnormen op het gebied van de beveiliging van de burgerluchtvaart (Pb EU 2010, L 55/1);

2. Voor de toepassing van deze afdeling en de daarop berustende bepalingen wordt verstaan onder:
a. *bedrijfsmateriaal van een luchtvaartmaatschappij:* materiaal als bedoeld in artikel 3, punt 23, van EG-verordening 300/2008;

b. *bedrijfspost van een luchtvaartmaatschappij:* post als bedoeld in artikel 3, punt 22, van EG-verordening 300/2008;
c. *bekende afzender:* de natuurlijke persoon of rechtspersoon, bedoeld in artikel 3, punt 27, van EG-verordening 300/2008;
d. *beveiligingscontrole:* de controle, bedoeld in artikel 3, punt 9, van EG-verordening 300/2008;
e. *beveiligingsdoorzoeking:* de inspectie, bedoeld in artikel 3, punt 30, van EG-verordening 300/2008;
f. *beveiligingsonderzoek:* het onderzoek, bedoeld in artikel 3, punt 8, van EG-verordening 300/2008;
g. *beveiligingspersoneel:*
1°. personen in dienst van een door de exploitant van een luchtvaartterrein met de uitvoering van de beveiliging belaste particuliere beveiligingsorganisatie, waaraan door Onze Minister van Veiligheid en Justitie een vergunning is verleend als bedoeld in artikel 3 van de Wet particuliere beveiligingsorganisaties en recherchebureaus, en
2°. de door Onze Minister van Veiligheid en Justitie aangewezen ambtenaren van politie, ambtenaren van de Koninklijke marechaussee en de ambtenaren van de rijksbelastingdienst, bevoegd inzake douane;
h. *communautaire luchtvaartmaatschappij:* de luchtvaartmaatschappij, bedoeld in artikel 3, punt 5, van EG-verordening 300/2008;
i. *detectieapparatuur:* de beveiligingsapparatuur, genoemd in hoofdstuk 12 van de bijlage bij EU-verordening 185/2010, met uitzondering van explosievenspeurhonden;
j. *entiteit:* de natuurlijke persoon of rechtspersoon die gemeenschappelijke basisnormen voor de beveiliging van de burgerluchtvaart toepast, met uitzondering van de exploitant van een luchtvaartterrein of de luchtvaartmaatschappij, als bedoeld in artikel 3, punt 6, van EG-verordening 300/2008;
k. *erkend agent:* de natuurlijke persoon of rechtspersoon, bedoeld in artikel 3, punt 26, van EG-verordening 300/2008;
l. *handbagage:* bagage als bedoeld in artikel 3, punt 19, van EG-verordening 300/2008;
m. *luchthavenbenodigdheden:* de voorwerpen, bedoeld in artikel 2, punt 1, van EG-verordening 272/2009;
n. *luchtvaartmaatschappij:* een luchtvervoersonderneming als bedoeld in artikel 3, punt 4, van EG-verordening 300/2008;
o. *luchtvaartterrein:* een luchtvaartterrein of deel daarvan dat niet uitsluitend voor militaire doeleinden wordt gebruikt, met inbegrip van vliegtuigen, bussen, bagagekarretjes of andere vervoersmiddelen, dan wel wandelgangen of loopbruggen;
p. *opleidingsinstelling:* een onderneming die zich geheel of gedeeltelijk bezig houdt met het geven van opleidingen op het gebied van de beveiliging van de burgerluchtvaart;
q. *post:* zendingen van correspondentie en andere voorwerpen als bedoeld in artikel 3, punt 24 van EG-verordening 300/2008;
r. *ruimbagage:* bagage als bedoeld in artikel 3, punt 20, van EG-verordening 300/2008;
s. *toegangscontrole:* de controle, bedoeld in artikel 3, punt 9, van EG-verordening 300/2008;
t. *vaste afzender:* de natuurlijke persoon of rechtspersoon, bedoeld in artikel 3, punt 28, van EG-verordening 300/2008;
u. *verboden voorwerpen:* de voorwerpen, bedoeld in artikel 3, punt 7, van EG-verordening 300/2008;
v. *verklaring omtrent het gedrag:* de verklaring, bedoeld in artikel 28 van de Wet justitiële en strafvorderlijke gegevens;
w. *verklaring van geen bezwaar:* de verklaring, bedoeld in artikel 1, onder b, van de Wet veiligheidsonderzoeken;
x. *vluchtbenodigdheden:* de voorwerpen, bedoeld in artikel 2, punt 2, van EG-verordening 272/2009.
y. *vracht:* goederen als bedoeld in artikel 3, punt 25, van EG-verordening 300/2008.

3. Met betrekking tot militaire luchtvaartterreinen waarvan delen uitsluitend ten behoeve van de burgerluchtvaart worden gebruikt, wordt in afwijking van artikel 1, eerste lid, onder d, voor de toepassing van deze afdeling als exploitant van een luchtvaartterrein aangemerkt, de bij koninklijk besluit aan te wijzen rechtspersoon aan wie het medegebruik ten behoeve van de burgerluchtvaart is verleend.

4. Een koninklijk besluit als bedoeld in het derde lid wordt genomen op voordracht van Onze Minister van Infrastructuur en Milieu in overeenstemming met Onze Ministers van Veiligheid en Justitie en van Defensie.

D

Artikel 37ab komt te luiden:



Artikel 37ab

1. Onze Minister van Veiligheid en Justitie is belast met de beveiliging van de burgerluchtvaart. Hij is de bevoegde autoriteit als bedoeld in artikel 9 van EG-verordening 300/2008, tenzij bij deze wet anders is bepaald.

2. Onze Minister van Veiligheid en Justitie is belast met het in stand houden van het Nationaal programma voor de beveiliging van de burgerluchtvaart, bedoeld in artikel 10 van EG-verordening 300/2008.

3. Exploitanten van luchtvaartterreinen, luchtvaartmaatschappijen en entiteiten zijn gehouden te voldoen aan door Onze Minister van Veiligheid en Justitie of namens deze door de commandant van de Koninklijke marechaussee gegeven aanwijzingen inzake de nakoming van een verplichting die op hen rust ingevolge de artikelen 37ada, 37aea, 37aeb, 37b, 37f, 37g, 37h, 37hb, 37hd, 37j, 37k en 37l, of ingevolge een verplichting die voortvloeit uit een Europese verordening voor zover deze betrekking heeft op de beveiliging van de burgerluchtvaart.

E

Na artikel 37ab worden drie artikelen ingevoegd, luidende:

Artikel 37aba

1. De exploitant van een luchtvaartterrein houdt een beveiligingsprogramma als bedoeld in artikel 12 van EG-verordening 300/2008 in stand.

2. Het beveiligingsprogramma, bedoeld in het eerste lid, alsmede de wijziging daarvan, behoeft instemming van Onze Minister van Veiligheid en Justitie in overeenstemming met Onze Minister. Het programma wordt op hun verzoek, onder het stellen van een redelijke termijn, aangepast.

3. Met het oog op de afstemming met het crisisplan, bedoeld in artikel 16 van de Wet veiligheidsregio's, wordt het bestuur van de veiligheidsregio waarin het luchtvaartterrein is gelegen in de gelegenheid gesteld zijn zienswijze te geven over een ontwerp van een programma als bedoeld in het eerste lid of een wijziging van dat programma.

4. De exploitant van een luchtvaartterrein informeert onverwijld en uit eigen beweging Onze Minister van Veiligheid en Justitie en Onze Minister indien het beveiligingsprogramma niet kan worden uitgevoerd. Hij verstrekt desgevraagd Onze Ministers informatie over de beveiliging van het luchtvaartterrein.

5. Indien een onderdeel van het programma niet kan worden uitgevoerd, kan Onze Minister van Veiligheid en Justitie de exploitant van een luchtvaartterrein een aanwijzing geven die ertoe strekt zo veel mogelijk het oorspronkelijk in het programma aangegeven niveau van beveiliging te benaderen.

Artikel 37abb

1. De luchtvaartmaatschappij houdt een beveiligingsprogramma als bedoeld in artikel 13 van EG-verordening 300/2008 in stand.

2. Het beveiligingsprogramma van de luchtvaartmaatschappij waarvan de exploitatievergunning in Nederland is verleend door Onze Minister, alsmede de wijziging daarvan, behoeft instemming van Onze Minister van Veiligheid en Justitie, in overeenstemming met Onze Minister. Het programma wordt op hun verzoek, onder het stellen van een redelijke termijn, aangepast.

3. Op verzoek van Onze Minister van Veiligheid en Justitie legt de luchtvaartmaatschappij waarvan de exploitatievergunning niet in Nederland is verleend door Onze Minister een verklaring over waaruit blijkt dat de bevoegde autoriteit van de staat die de exploitatievergunning heeft verleend, heeft ingestemd met het beveiligingsprogramma. Indien de luchtvaartmaatschappij niet beschikt over een verklaring als hiervoor bedoeld, kan Onze Minister van Veiligheid en Justitie verlangen dat de luchtvaartmaatschappij haar beveiligingsprogramma ter instemming voorlegt aan Onze Minister van Veiligheid en Justitie in overeenstemming met Onze Minister. Het programma wordt op hun verzoek, onder het stellen van een redelijke termijn, aangepast.

4. Onze Minister van Veiligheid en Justitie kan verlangen dat de luchtvaartmaatschappij, niet zijnde een communautaire luchtvaartmaatschappij, die een verklaring als bedoeld in het derde lid heeft overgelegd, haar beveiligingsprogramma ter instemming voorlegt aan Onze Minister van Veiligheid en Justitie in overeenstemming met Onze Minister. Het programma wordt op hun verzoek, onder het stellen van een redelijke termijn, aangepast.

5. De luchtvaartmaatschappij informeert onverwijld en uit eigen beweging Onze Minister van Veiligheid en Justitie en Onze Minister, indien het beveiligingsprogramma niet kan worden uitgevoerd.

6. Indien een onderdeel van het beveiligingsprogramma niet kan worden uitgevoerd, kan Onze Minister van Veiligheid en Justitie de luchtvaartmaatschappij een aanwijzing geven die ertoe strekt zo veel mogelijk het oorspronkelijk in het programma aangegeven niveau van beveiliging te benaderen.

Artikel 37abc

1. De entiteit houdt een beveiligingsprogramma als bedoeld in artikel 14 van EG-verordening 300/2008 in stand.

2. Op verzoek van Onze Minister van Veiligheid en Justitie, wordt het beveiligingsprogramma, bedoeld in het eerste lid, alsmede de wijziging daarvan, aan hem ter instemming voorgelegd. Het programma wordt op zijn verzoek, onder het stellen van een redelijke termijn, aangepast.

3. De entiteit informeert Onze Minister van Veiligheid en Justitie onverwijld en uit eigen beweging indien het programma niet kan worden uitgevoerd.

4. Indien een onderdeel van het programma niet kan worden uitgevoerd, kan Onze Minister van Veiligheid en Justitie de entiteit een aanwijzing geven die ertoe strekt zo veel mogelijk het oorspronkelijk in het programma aangegeven niveau van beveiliging te benaderen.

Artikel 37abd

Bij of krachtens algemene maatregel van bestuur kunnen nadere regels worden gesteld omtrent de inhoud van de beveiligingsprogramma's, genoemd in de artikelen 37aba, 37abb en 37abc.

F

Artikel 37ac komt te luiden:

Artikel 37ac

1. Bij of krachtens algemene maatregel van bestuur kunnen nadere regels worden gesteld omtrent de uitvoering van de bij deze wet voorgeschreven toegangscontrole, beveiligingsonderzoeken, en andere beveiligingscontroles, alsmede voor de afhandeling van daarbij geconstateerde onregelmatigheden. Toegangscontroles, beveiligingsonderzoeken en andere beveiligingscontroles worden verricht met inachtneming van de door Onze Minister van Veiligheid en Justitie gegeven algemene aanwijzingen.

2. Onze Minister van Veiligheid en Justitie kan naar aanleiding van onvoorziene omstandigheden bijzondere aanwijzingen geven voor de uitvoering van de toegangscontrole, beveiligingsonderzoeken en andere beveiligingscontroles, bedoeld in het eerste lid. In dat geval bepaalt onze Minister van Veiligheid en Justitie dat de kosten worden vergoed die redelijkerwijs zijn gemaakt om de aanwijzing uit te voeren.

3. Onze Minister van Veiligheid en Justitie kan met inachtneming van artikel 1 van EU-verordening 1254/2009 vrijstelling verlenen van een of meer gemeenschappelijke basisnormen, genoemd in bijlage I bij EG-verordening 300/2008. De vrijstelling kan onder voorwaarden of beperkingen worden verleend.

4. Onze Minister van Veiligheid en Justitie kan met inachtneming van punt 1.0.3 van de bijlage bij EU-verordening 185/2010 de exploitant van een luchtvaartterrein tijdelijk ontheffing verlenen van een of meer gemeenschappelijke basisnormen, genoemd in bijlage I bij EG-verordening 300/2008. De ontheffing kan onder voorwaarden of beperkingen worden verleend.

5. De vrijstelling of ontheffing, bedoeld in het derde of vierde lid, wordt geschorst of ingetrokken, indien:
   a. de aan de vrijstelling of ontheffing verbonden voorwaarden of beperkingen niet in acht worden genomen;
   b. de vrijstelling of ontheffing in strijd komt met een Europese verordening voor zover deze betrekking heeft op de beveiliging van de burgerluchtvaart, of;
   c. het belang van de beveiliging van de burgerluchtvaart dat vordert.

G

Na artikel 37ac worden twee artikelen ingevoegd, luidende:

Artikel 37aca

1. De ingebruikname van detectieapparatuur ten behoeve van de uitvoering van beveiligingsonderzoek behoeft instemming van Onze Minister van Veiligheid en Justitie.

2. De instemming, bedoeld in het eerste lid, wordt verleend, indien:
   a. de detectieapparatuur voldoet aan de in EU-verordening 185/2010 vastgelegde specificaties en met het oog op het uit te voeren beveiligingsonderzoek redelijkerwijs als passend kan worden beschouwd, en;
   b. het beoogde gebruik van de detectieapparatuur niet in strijd komt met de regels en aanwijzingen, bedoeld in artikel 37ac, eerste en tweede lid.

3. Bij ministeriële regeling van Onze Minister van Veiligheid en Justitie kunnen nadere regels worden gesteld omtrent de procedure tot instemming.

4. Onze Minister van Veiligheid en Justitie kan de instemming, bedoeld in het tweede lid, schorsen of intrekken, indien:
   a. de apparatuur die wordt gebruikt niet langer voldoet aan de in EU-verordening 185/2010 vastgelegde specificaties of niet langer redelijkerwijs als passend kan worden beschouwd met het oog op het uit te voeren beveiligingsonderzoek, of;
   b. het gebruik van de detectieapparatuur in strijd komt met de regels of aanwijzingen, bedoeld in artikel 37ac, eerste lid en tweede lid.

Artikel 37acb

1. De ingebruikname van explosievenspeurhonden ten behoeve van de uitvoering van beveiligingsonderzoek behoeft instemming van Onze Minister van Veiligheid en Justitie.

2. De instemming, bedoeld in het eerste lid, wordt verleend, indien:
   a. de explosievenspeurhond en zijn begeleider met succes een overeenkomstig artikel 37rc goedgekeurde opleiding op het gebied van de beveiliging van de burgerluchtvaart hebben doorlopen, en;
   b. vastgesteld is dat de explosievenspeurhond en zijn begeleider voldoen aan de bij of krachtens EU-verordening 185/2010 vastgestelde prestatievereisten.

3. De instemming geldt voor een bij algemene maatregel van bestuur te bepalen termijn.

4. Bij ministeriële regeling van Onze Minister van Veiligheid en Justitie kunnen nadere regels worden gesteld omtrent de procedure tot instemming.

5. Onze Minister van Veiligheid en Justitie kan de exploitant van een luchtvaartterrein, de luchtvaartmaatschappij of de entiteit een aanwijzing geven inzake de inzet van explosievenspeurhonden, indien deze speurhonden, of de inzet daarvan, redelijkerwijs niet als passend kan worden beschouwd met het oog op het uit te voeren beveiligingsonderzoek.

6. Voor het in behandeling nemen van een aanvraag om instemming met de ingebruikname van explosievenspeurhonden kan Onze Minister van Veiligheid en Justitie een vergoeding van kosten verlangen. De kostenvergoeding is niet hoger dan een bij ministeriële regeling van Onze Minister van Veiligheid en Justitie vast te stellen bedrag.

H

Artikel 37ad wordt gewijzigd als volgt:



1. In het eerste lid wordt ‘Onze Minister van Justitie’ vervangen door: Onze Minister van Veiligheid en Justitie.

2. In het tweede lid wordt ‘voor bedreiging geschikte voorwerpen’ vervangen door: verboden voorwerpen.

3. In het derde lid wordt ‘Onze Minister van Justitie’ vervangen door: Onze Minister van Veiligheid en Justitie.

I

Artikel 37ada wordt gewijzigd als volgt:

1. In het eerste lid wordt ‘Onze Minister van Justitie’ vervangen door: Onze Minister van Veiligheid en Justitie.

2. Na het tweede lid wordt een lid ingevoegd, luidende:

3. Onze Minister kan, in overeenstemming met Onze Minister van Veiligheid en Justitie, regels stellen over beveiligingsmaatregelen tijdens de vlucht.

J

Artikel 37ae wordt gewijzigd als volgt:

1. Het eerste lid komt te luiden:

1. Indien de naleving van de bij of krachtens deze afdeling gestelde voorschriften of van een verplichting die voortvloeit uit een Europese verordening voor zover deze betrekking heeft op de beveiliging van de burgerluchtvaart, gevaar dreigt te lopen, doet de betrokken exploitant van een luchtvaartterrein, luchtvaartmaatschappij of entiteit daarvan onverwijld mededeling aan de commandant van de Koninklijke marechaussee.

2. In het tweede lid wordt ‘Onze Minister van Justitie’ vervangen door Onze Minister van Veiligheid en Justitie en wordt ‘EG-verordening’ vervangen door: Europese verordening.

3. In het derde lid wordt ‘Onze Minister van Justitie’ vervangen door ‘Onze Minister van Veiligheid en Justitie’ en wordt ‘Commandant van de Koninklijke marechaussee’ vervangen door: commandant van de Koninklijke marechaussee.

K

Na artikel 37ae worden twee artikelen ingevoegd, luidende:

Artikel 37aea

a. Indien op grond van EU-verordening 185/2010 is vereist dat een persoon met succes een achtergrondonderzoek of een aan de indienstname voorafgaande controle heeft ondergaan, dient de betrokkene een verklaring omtrent het gedrag te kunnen overleggen, tenzij diens betrouwbaarheid en geschiktheid reeds is vastgesteld op basis van een achtergrondonderzoek anders dan op grond van artikel 28 van de Wet justitiële en strafvorderlijke gegevens dat in ieder geval bestaat uit:
   a. het vaststellen van de identiteit van de betrokkene aan de hand van een geldig identiteitsbewijs, en;
   b. een controle van de justitiële documentatie ten aanzien van de betrokkene over tenminste de afgelopen vijf jaar.
b. Indien op grond van EU-verordening 185/2010 kan worden volstaan met een aan de indienstname voorafgaande controle, kan bij ministeriële regeling van Onze Minister van Veiligheid en Justitie vrijstelling worden verleend van het vereiste, bedoeld in het eerste lid, op voorwaarde dat de betrokkene een controle heeft ondergaan die in ieder geval bestaat uit:
   a. het vaststellen van de identiteit van de betrokkene aan de hand van een geldig identiteitsbewijs, en;
   b. het overleggen door de betrokkene van een verklaring als bedoeld in punt 11.1.4 van de bijlage bij EU-verordening 185/2010.
c. Het eerste lid is niet van toepassing, indien de betrokkene een functie vervult die overeenkomstig artikel 3 van de Wet veiligheidsonderzoeken is aangewezen als vertrouwensfunctie. In dat



geval dient de betrokkene met succes een veiligheidsonderzoek als bedoeld in artikel 7 van de Wet veiligheidsonderzoeken te hebben ondergaan.

d. Het achtergrondonderzoek, bedoeld in het eerste lid, de controle, bedoeld in het tweede lid, en het veiligheidsonderzoek, bedoeld in het derde lid, worden met een bij algemene maatregel van bestuur te bepalen frequentie herhaald.

Artikel 37aeb

1. Onze Minister van Veiligheid en Justitie oefent een continue controle uit op bij algemene maatregel van bestuur te bepalen categorieën van personen die ter voldoening aan artikel 37aea, eerste lid, beschikken over een verklaring omtrent het gedrag en houder zijn van een door de exploitant van een luchtvaartterrein verstrekt toegangsbewijs dat onbegeleid toegang biedt tot een deel van een luchtvaartterrein, als bedoeld in artikel 37b, eerste lid, onder c of d.

2. De continue controle, bedoeld in het eerste lid, bestaat uit een doorlopende controle op veranderingen in de justitiële documentatie van de houder van de verklaring omtrent het gedrag, teneinde na te gaan of sinds de afgifte van deze verklaring tegen de houder, gelet op het risico voor de samenleving in verband met het doel waarvoor de afgifte van de verklaring is gevraagd, dusdanige bezwaren zijn gerezen, dat er een gerede kans bestaat dat een hernieuwde aanvraag van een verklaring omtrent het gedrag zou leiden tot weigering van de afgifte daarvan.

3. De exploitant van het luchtvaartterrein registreert het burgerservicenummer, als bedoeld in artikel 1, onder b, van de Wet algemene bepalingen burgerservicenummer, en de voor- en achternaam van de betrokkene. Ten behoeve van de continue controle, bedoeld in het eerste lid, verstrekt de exploitant deze gegevens periodiek aan Onze Minister van Veiligheid en Justitie. Indien betrokkene niet over een burgerservicenummer beschikt, registreert de exploitant van het luchtvaartterrein de voor- en achternaam van de betrokkene en diens geboortedatum.

4. Justitiële gegevens van de betrokkene worden ten behoeve van de continue controle als bedoeld in het eerste lid ambtshalve verstrekt aan Onze Minister van Veiligheid en Justitie. Onze Minister van Veiligheid en Justitie verstrekt de justitiële gegevens, bedoeld in artikel 6, eerste lid, en artikel 7, eerste lid, onder f, van het Besluit justitiële en strafvorderlijke gegevens terzake van de strafbare feiten die van belang zijn voor de beoordeling van een met het oog op het uitoefenen van de werkzaamheden op een luchtvaartterrein aangevraagde verklaring omtrent het gedrag, verder aan de exploitant van het desbetreffende luchtvaartterrein met het oog op toepassing van het vijfde lid.

5. Indien de exploitant van een luchtvaartterrein vermoedt dat de betrokkene niet meer voldoet aan de eisen voor het afgeven van een verklaring omtrent het gedrag, wordt het toegangsbewijs van de betrokkene, als bedoeld in het eerste lid, door hem onmiddellijk geblokkeerd. Indien de betrokkene niet binnen een redelijke termijn een verklaring omtrent het gedrag overlegt, wordt het toegangsbewijs ingenomen.

L

Artikel 37af komt te luiden:

Artikel 37af

Bij of krachtens algemene maatregel van bestuur kunnen nadere regels worden gesteld omtrent:

a. het achtergrondonderzoek en de aan de indienstname voorafgaande controle, bedoeld in artikel 37aea, en
b. de continue controle, bedoeld in artikel 37aeb.

M

Artikel 37ag vervalt.

N

Paragraaf § 2 komt te luiden als volgt:

§ 2. Beveiliging van luchtvaartterreinen en luchtvaartuigen

Artikel 37b

1. Overeenkomstig punt 1.1 van bijlage I bij EG-verordening 300/2008, verdeelt de exploitant van een luchtvaartterrein het luchtvaartterrein in:
   a. een landzijde,
   b. een luchtzijde;
   c. om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zones, en;
   d. kritieke delen van om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zones.

2. Onze Minister van Veiligheid en Justitie, in overeenstemming met Onze Minister, kan delen van het luchtvaartterrein aanwijzen die in ieder geval tot een van de in het eerste lid bedoelde delen behoren.

3. Overeenkomstig de punten 1.2 tot en met 1.5 van bijlage I bij EG-verordening 300/2008, draagt de exploitant van een luchtvaartterrein ervoor zorg:
   a. dat personen die toegang hebben tot de in het eerste lid, onder b, c en d bedoelde delen een door hem verstrekt of erkend toegangsbewijs dragen en dit toegangsbewijs op verzoek ter controle voorleggen aan het beveiligingspersoneel;
   b. dat voertuigen die toegang hebben tot de in het eerste lid, onder b, c en d bedoelde delen voorzien zijn van een door hem verstrekt toegangsbewijs dat op een duidelijk zichtbare plaats in het voertuig aanwezig is;
   c. dat alle personen en voertuigen die zich begeven in de in het eerste lid, onder b, c en d bedoelde delen aan een toegangscontrole worden onderworpen;
   d. dat personen anders dan passagiers die zich begeven in de in het eerste lid, onder c, bedoelde deel, alsmede de voorwerpen die zij bij zich dragen, door middel van voortdurende steekproeven aan een beveiligingsonderzoek worden onderworpen;
   e. dat alle personen anders dan passagiers die zich begeven in het in het eerste lid, onder d, bedoelde deel, alsmede de voorwerpen die zij bij zich dragen, aan een beveiligingsonderzoek worden onderworpen;
   f. dat alle voertuigen die zich begeven in de in het eerste lid, onder c en d, bedoelde delen worden onderworpen aan een voertuigonderzoek.
   g. dat het beveiligingspersoneel, bedoeld in artikel 37a, tweede lid, onder g, sub 1, op onvoorspelbare en op risico gebaseerde wijze patrouilles uitvoert op het luchtvaartterrein.

4. Een ieder die toegang zoekt tot of zich bevindt op de plaatsen, bedoeld in het eerste lid, onder c en d, gedoogt dat vanwege de exploitant van een luchtvaartterrein onderzoek plaatsvindt aan zijn kleding, van voorwerpen die hij bij zich heeft of van het voertuig dat hij gebruikt.

5. De exploitant van een luchtvaartterrein draagt er zorg voor, dat personen die niet voldoen aan het vierde lid, de verdere toegang tot de in het eerste lid, onder c en d, bedoelde delen van het luchtvaartterrein wordt ontzegd.

Artikel 37c

1. Overeenkomstig punt 9 van bijlage I bij EG-verordening 300/2008, draagt de exploitant van een luchtvaartterrein ervoor zorg dat luchthavenbenodigdheden die in een deel van het luchtvaartterrein, als bedoeld in artikel 37b, eerste lid, onder c of d, worden binnengebracht, aan een beveiligingsonderzoek of de vereiste beveiligingscontroles zijn onderworpen.

2. Indien bij het beveiligingsonderzoek, bedoeld in het eerste lid, verboden voorwerpen worden aangetroffen, of de uitvoering van het onderzoek in gevaar komt, doet de exploitant van het luchtvaartterrein daarvan onverwijld mededeling aan de commandant van de Koninklijke marechaussee.

Artikel 37d

1. De exploitant van een luchtvaartterrein richt de luchthaven zodanig in, en treft zodanige voorzieningen dat:
   a. een plaats beschikbaar is voor het afzonderen van een luchtvaartuig;
   b. het beveiligingspersoneel snel en op eenvoudige wijze de verschillende delen van het luchtvaartterrein kan bereiken en toezicht kan houden op de daar aanwezige personen;
   c. redelijkerwijze wordt voorkomen dat onbevoegden de in artikel 37b, eerste lid, onder b, c en d bedoelde delen betreden.



2. De exploitant van het luchtvaartterrein beschikt over:
   a. voldoende en passende detectieapparatuur voor de uitvoering van de beveiligingsonderzoeken, genoemd in de artikelen 37b, derde lid, 37c en 37f.
   b. een ruimte voor vertrekkende passagiers die zodanig is ingericht dat gecontroleerde passagiers en handbagage zijn afgeschermd en een vermenging met niet gecontroleerde personen en voorwerpen niet mogelijk is;
   c. een ruimte voor onderzoek van handbagage, ruimbagage en dieren bestemd voor vervoer in een luchtvaartuig;
   d. een afsluitbare en beveiligde ruimte bestemd voor het bewaren van verdachte handbagage en ruimbagage.

3. Onze Minister van Veiligheid en Justitie kan, in overeenstemming met Onze Minister, nadere regels stellen met betrekking tot de voorzieningen die zijn vereist ter beveiliging van de burgerluchtvaart.

Artikel 37e

1. Overeenkomstig punt 3.1.1 en 3.1.2 van bijlage I bij EG-verordening 300/2008, draagt de luchtvaartmaatschappij ervoor zorg dat een door haar geëxploiteerd luchtvaartuig:
   a. voor vertrek is onderworpen aan een beveiligingscontrole of een beveiligingsdoorzoeking van vliegtuigen, en
   b. is beschermd tegen manipulatie en betreding door onbevoegden.

2. Met inachtneming van EG-verordening 300/2008, kan Onze Minister van Veiligheid en Justitie voor bepaalde vluchten of luchtvaartuigen vrijstelling verlenen van het eerste lid, onder a, indien de dreiging voor deze vluchten of luchtvaartuigen als gevolg van verboden voorwerpen verwaarloosbaar is. Onze Minister van Veiligheid en Justitie geeft in dat geval aanwijzingen over vervangende maatregelen. Artikel 37ac, vijfde lid, is van overeenkomstige toepassing.

O

Het opschrift van § 3 komt te luiden:

§ 3. Controle en bescherming van passagiers, handbagage en ruimbagage

P

Artikel 37f komt te luiden:

Artikel 37f

1. Overeenkomstig punten 4.1.1, 4.2.1, 5.1.1 en 5.2 van bijlage I bij EG-verordening 300/2008, draagt de exploitant van een luchtvaartterrein ervoor zorg dat alle passagiers die aan boord gaan van een luchtvaartuig, alsmede hun handbagage en ruimbagage:
   a. aan een beveiligingsonderzoek zijn onderworpen, en
   b. beschermd zijn tegen manipulatie door onbevoegden.

2. Indien bij het beveiligingsonderzoek verboden voorwerpen worden aangetroffen of de uitvoering van het beveiligingsonderzoek in gevaar komt, doet de exploitant van een luchtvaartterrein daarvan onverwijld mededeling aan de commandant van de Koninklijke marechaussee.

3. De exploitant van een luchtvaartterrein kan de personen die anders dan als passagier aan boord kunnen gaan van een luchtvaartuig door het beveiligingspersoneel doen controleren op hun identiteit.

Q

Artikel 37g komt te luiden:

Artikel 37g

1. Overeenkomstig punt 5.3 van bijlage I bij EG-verordening 300/2008 draagt de luchtvaartmaatschappij ervoor zorg dat:
   a. alle voor vervoer in een door haar geëxploiteerd luchtvaartuig aangeboden ruimbagage wordt geïdentificeerd als zijnde begeleid of onbegeleid, en



b. onbegeleide ruimbagage niet wordt vervoerd, tenzij die bagage van de passagier is gescheiden door factoren waarover de passagier geen controle heeft of de bagage aan passende beveiligingscontroles is onderworpen.

2. Artikel 37f, tweede lid, is van overeenkomstige toepassing.

R

Artikel 37h wordt gewijzigd als volgt:

1. In het eerste lid wordt 'De controle, bedoeld in artikel 37f, eerste lid' vervangen door 'Het beveiligingsonderzoek van passagiers en hun handbagage, bedoeld in artikel 37f, eerste lid, onderdeel a' en wordt 'Onze Minister van Justitie' telkens vervangen door: Onze Minister van Veiligheid en Justitie.

2. In het tweede lid wordt 'De controle, bedoeld in artikel 37f, tweede lid, onderdeel b' vervangen door: Het beveiligingsonderzoek van ruimbagage, bedoeld in artikel 37f, eerste lid, onderdeel a.

3. In het derde lid wordt 'De controle, bedoeld in artikel 37f, tweede lid, onderdeel b' vervangen door: 'Het beveiligingsonderzoek van personen anders dan passagiers en de voorwerpen die zij bij zich dragen, bedoeld in artikel 37b, derde lid, onderdeel d en e' en wordt 'goederen' vervangen door: voorwerpen.

4. Het vierde lid komt te luiden:

4. Het beveiligingsonderzoek, bedoeld in de artikelen 37c, eerste lid, 37k en 37l, eerste lid, omvat in ieder geval een visueel uitwendig beveiligingsonderzoek van de luchthavenbenodigdheden, bedrijfspost, het bedrijfsmateriaal, de vluchtbenodigdheden of hun verpakking.

5. Het vijfde lid komt te luiden:

5. Met inachtneming van EG-verordening 300/2008, kan Onze Minister van Veiligheid en Justitie, in overeenstemming met Onze Minister, ten aanzien van bepaalde categorieën personen, ruimbagage of handbagage vrijstelling verlenen van een beveiligingsonderzoek als bedoeld in het eerste, tweede of derde lid. Daarbij kunnen aanwijzingen voor vervangende maatregelen worden gegeven.

6. In het zesde lid wordt 'Onze Minister van Justitie' vervangen door 'Onze Minister van Veiligheid en Justitie' en wordt 'de controle' vervangen door: het beveiligingsonderzoek.

S

Artikel 37hb wordt gewijzigd als volgt:

1. Onderdeel a komt te luiden:

a. personen die weigeren medewerking te verlenen aan het beveiligingsonderzoek, bedoeld in artikel 37b, derde lid, onder d en e, 37f, eerste lid, onder a en 37g, eerste lid, onder a, verhinderen enig luchtvaartuig te betreden, hen de verdere toegang tot de in artikel 37b, eerste lid, onder c en d, bedoelde delen ontzeggen en hen daaruit zo nodig te verwijderen;

2. Onderdeel b komt te luiden:

b. bij het beveiligingsonderzoek, bedoeld in artikel 37f en 37g, eerste lid, onder a, aangetroffen verboden voorwerpen, niet dan in overeenstemming met door Onze Minister van Veiligheid en Justitie te stellen regels of te geven aanwijzingen, aan boord van een luchtvaartuig brengen, en;

3. In onderdeel c wordt 'bagage' vervangen door 'handbagage of ruimbagage' en wordt 'voor bedreiging geschikte voorwerpen' vervangen door: verboden voorwerpen.

T

In onderdeel a van artikel 37hc wordt 'een controle als bedoeld in artikel 37f, eerste lid en tweede lid, onderdeel b' vervangen door: een beveiligingsonderzoek als bedoeld in artikel 37f, eerste lid, onder a.



U

Paragraaf 4 komt te luiden:

§ 4. Controle en bescherming van vracht, post, bedrijfsmateriaal, bedrijfspost en vluchtbenodigdheden

Artikel 37j

1. Overeenkomstig punt 6.1.1 van bijlage I bij EG-verordening 300/2008, draagt de luchtvaartmaatschappij ervoor zorg dat alle vracht en post die in een door haar geëxploiteerd luchtvaartuig wordt geladen aan een beveiligingsonderzoek of de vereiste beveiligingscontroles is onderworpen.

2. Overeenkomstig punt 6.2.1 en 6.2.2 van bijlage I bij EG-verordening 300/2008, draagt de luchtvaartmaatschappij ervoor zorg dat vracht en post die, nadat de vereiste beveiligingscontroles zijn uitgevoerd, niet afdoende is beschermd tegen manipulatie door onbevoegden, aan een beveiligingsonderzoek is onderworpen.

3. Onverminderd artikel 6.51 van de Wet Luchtvaart, worden in vracht- en postzendingen als verboden voorwerpen beschouwd samengestelde explosieve en brandgevaarlijke apparaten.

4. Indien bij het beveiligingsonderzoek, bedoeld in het eerste of tweede lid, verboden voorwerpen worden aangetroffen, of de uitvoering van het beveiligingsonderzoek in gevaar komt, doet de luchtvaartmaatschappij of erkend agent daarvan onverwijld mededeling aan de commandant van de Koninklijke marechaussee.

Artikel 37k

1. Overeenkomstig punt 7 van bijlage I bij EG-verordening 300/2008, draagt de luchtvaartmaatschappij ervoor zorg dat bedrijfspost en bedrijfsmateriaal die in een door haar geëxploiteerd luchtvaartuig wordt geladen aan een beveiligingsonderzoek of de vereiste beveiligingscontroles is onderworpen en vervolgens is beschermd tegen manipulatie door onbevoegden tot ze in het luchtvaartuig is geladen.

2. Artikel 37j, vierde lid, is van overeenkomstige toepassing.

Artikel 37l

1. Overeenkomstig punt 8 van bijlage I bij EG-verordening 300/2008, draagt de luchtvaartmaatschappij ervoor zorg dat vluchtbenodigdheden die in een door haar geëxploiteerd luchtvaartuig worden geladen aan een beveiligingsonderzoek of de vereiste beveiligingscontroles zijn onderworpen en vervolgens zijn beschermd tegen manipulatie door onbevoegden tot ze in het luchtvaartuig zijn geladen.

2. Artikel 37j, vierde lid, is van overeenkomstige toepassing.

Artikel 37m

1. Aan de luchtvaartmaatschappij voor vervoer toevertrouwde brieven worden zonder goedvinden van de afzender of van de geadresseerde slechts geopend indien de rechter-commissaris in de rechtbank van het arrondissement waarbinnen de brief is aangetroffen, daartoe, op verzoek van de luchtvaartmaatschappij, bevel heeft gegeven.

2. Het bevel, bedoeld in het eerste lid, wordt slechts gegeven indien het vermoeden bestaat dat zich in de brief verboden voorwerpen bevinden.

Artikel 37n

1. Met inachtneming van EG-verordening 300/2008, kan Onze Minister van Veiligheid en Justitie, ten aanzien van bepaalde categorieën vracht of post vrijstelling verlenen van het beveiligingsonderzoek, bedoeld in artikel 37j, eerste lid. Onze Minister van Veiligheid en Justitie kan in dat geval aanwijzingen geven over vervangende maatregelen. Artikel 37ac, vijfde lid, is van overeenkomstige toepassing.

2. Met inachtneming van EG-verordening 300/2008, kan Onze Minister van Veiligheid en Justitie



in bijzondere gevallen ontheffing verlenen van het beveiligingsonderzoek, bedoeld in artikel 37j, eerste lid. Artikel 37ac, vijfde lid, is van overeenkomstige toepassing.

Artikel 37o

1. Overeenkomstig EG-verordening 300/2008, kan Onze Minister van Veiligheid en Justitie de volgende erkenningen verlenen of intrekken:
   a. een erkenning als erkend agent;
   b. een erkenning als bekende afzender;
   c. een erkenning als erkend leverancier van vluchtbenodigdheden;
   d. een erkenning als EU-luchtvaartbeveiligingsvalidateur;
   e. een andere erkenning die op grond van EU-verordening 185/2010 door de bevoegde autoriteit wordt verleend en ingetrokken.

2. Overeenkomstig EG-verordening 300/2008, kan Onze Minister van Veiligheid en Justitie een luchtvaartmaatschappij een erkenning verlenen als ACC3-luchtvaartmaatschappij, als bedoeld in punt 6.8.1.1 van de bijlage bij EU-verordening 185/2010.

3. De erkenningen, genoemd in het eerste en tweede lid, gelden voor een bij algemene maatregel van bestuur te bepalen termijn.

4. Onze Minister van Veiligheid en Justitie kan de uitoefening van de in het eerste en tweede lid genoemde bevoegdheden mandateren aan de commandant van de Koninklijke marechaussee.

5. Bij ministeriële regeling van Onze Minister van Veiligheid en Justitie kunnen nadere regels worden gesteld over de procedure tot verlening van een erkenning, als bedoeld in het eerste lid.

Artikel 37p

1. De commandant van de Koninklijke marechaussee is de bevoegde autoriteit voor het inschrijven en doorhalen van de inschrijving van entiteiten en luchtvaartmaatschappijen in de EU-gegevensbank betreffende de beveiligde toeleveringsketen als bedoeld in EU-verordening 185/2010.

2. Bij ministeriële regeling van Onze Minister van Veiligheid en Justitie kunnen nadere regels worden gesteld over de procedure tot inschrijving in de gegevensbank, bedoeld in het eerste lid.

Artikel 37q

1. In verband met de taakuitoefening, bedoeld in artikel 37o, eerste en tweede lid, kan Onze Minister van Veiligheid en Justitie onderzoek doen naar de betrouwbaarheid van personen werkzaam voor de aanvrager van een erkenning, als bedoeld in artikel 37o, eerste en tweede lid en voor de houder van een erkenning, als bedoeld in artikel 37o, eerste lid. Hij kan daartoe inlichtingen en inzage van zakelijke gegevens en bescheiden vragen alsmede kopieën daarvan maken, alsmede politiegegevens raadplegen overeenkomstig het bepaalde bij of krachtens de Wet politiegegevens.

2. Onze Minister van Veiligheid en Justitie kan de bevoegdheid, bedoeld in het eerste lid, mandateren aan de commandant van de Koninklijke marechaussee.

V

Onder vernummering van § 5 tot § 6 wordt na artikel 37q (nieuw) een paragraaf ingevoegd, luidende:

§ 5. Werving en opleiding van personeel

Artikel 37ra

1. Overeenkomstig punt 11.1 van bijlage I bij EG-verordening 300/2008, dragen exploitanten van luchtvaartterreinen, luchtvaartmaatschappijen en entiteiten ervoor zorg dat de volgende personen worden geworven, opgeleid en, in voorkomend geval, gecertificeerd, teneinde te garanderen dat ze geschikt zijn voor hun werkzaamheden en bevoegd zijn om de hen toegewezen taken uit te voeren:
   a. personen die beveiligingsonderzoeken, toegangscontroles of andere beveiligingscontroles

uitvoeren, of verantwoordelijk zijn voor de uitvoering ervan, en
b. personen die toegang hebben tot identificeerbare luchtvracht, luchtpost, vluchtbenodigdheden, of luchthavenbenodigdheden.

2. Overeenkomstig punt 11.2 van bijlage I bij EG-verordening 300/2008, dragen de exploitant van een luchtvaartterrein en de luchtvaartmaatschappij ervoor zorg dat personen anders dan passagiers, met uitzondering van het beveiligingspersoneel, bedoeld in artikel 37a, tweede lid, onder g, sub 2, een beveiligingsopleiding hebben gevolgd, alvorens hen een toegangsbewijs wordt verstrekt dat onbegeleid toegang biedt tot de delen van het luchtvaarterrein, bedoeld in artikel 37b, eerste lid, onder c en d.

3. De in het eerste en tweede lid bedoelde opleiding omvat een basisopleiding en geregelde herhalingsopleiding. De frequentie van deze herhalingsopleiding wordt bij ministeriële regeling van Onze Minister van Veiligheid en Justitie vastgesteld.

Artikel 37rb

1. Opleidingen, als bedoeld in artikel 37ra, eerste en tweede lid, worden gegeven door een instructeur of opleidingsinstelling die beschikt over een door Onze Minister van Veiligheid en Justitie verleende erkenning.

2. De erkenning voor een opleidingsinstelling, als bedoeld in het eerste lid, wordt verleend, indien de opleidingsinstelling voldoet aan bij of krachtens algemene maatregel van bestuur gestelde eisen. Deze eisen kunnen betrekking hebben op:
   a. de rechtsvorm van de opleidingsinstelling;
   b. de organisatie en exploitatie van de opleidingsinstelling;
   c. de betrouwbaarheid en geschiktheid van het bestuur van de opleidingsinstelling;
   d. de kwalificaties van de door de opleidingsinstelling ingezette instructeurs;
   e. de betrouwbaarheid en geschiktheid van de door de opleidingsinstelling ingezette instructeurs.

3. De erkenning voor een instructeur, als bedoeld in het eerste lid, wordt verleend, indien de instructeur voldoet aan bij of krachtens algemene maatregel van bestuur gestelde eisen. Deze eisen kunnen betrekking hebben op:
   a. de kwalificaties van de instructeur;
   b. de betrouwbaarheid en geschiktheid van de instructeur;
   c. de opleidingen die de instructeur geeft of wil geven.

4. De erkenning van een opleidingsinstelling of instructeur wordt geschorst of ingetrokken, indien de instructeur of opleidingsinstelling niet langer voldoet aan de eisen, bedoeld in het tweede of derde lid.

5. Bij ministeriële regeling van Onze Minister van Veiligheid en Justitie kunnen nadere regels worden gesteld omtrent de procedure tot erkenning van opleidingsinstellingen en instructeurs.

Artikel 37rc

1. Het opleidingsprogramma van een opleiding, als bedoeld in artikel 37ra, eerste en tweede lid, alsmede de wijziging daarvan, behoeft instemming van Onze Minister van Veiligheid en Justitie. De instemming wordt verleend, indien het opleidingsprogramma aan bij of krachtens algemene maatregel van bestuur gestelde eisen voldoet. Deze eisen kunnen betrekking hebben op:
   a. de inhoud van de opleiding;
   b. de duur en inrichting van de opleiding;
   c. de examens en de rechtsbescherming van de cursisten.

2. Onze Minister van Veiligheid en Justitie weigert de instemming, indien de aanvrager niet beschikt over een erkenning, als bedoeld in artikel 37rb.

3. De instemming wordt geschorst of ingetrokken, indien:
   a. het opleidingsprogramma van de opleidingsinstelling niet langer voldoet aan de eisen, bedoeld in het eerste lid;
   b. de opleidingsinstelling niet langer beschikt over een erkenning, als bedoeld in artikel 37rb.

4. Bij ministeriële regeling van Onze Minister van Veiligheid en Justitie kunnen regels worden gesteld over:



a. de inhoud van het opleidingsprogramma;
b. de procedure tot instemming met het opleidingsprogramma.

Artikel 37rd

1. De erkende opleidingsinstelling, als bedoeld in 37rb, is de bevoegde autoriteit voor het certificeren van de personen die op grond van hoofdstuk 11 van de bijlage bij EU-verordening 185/2010 met goed gevolg een certificerings- of goedkeuringsprocedure dienen te hebben doorlopen.

2. De opleiding van de personen, bedoeld in het eerste lid, wordt afgesloten met een examen. Ten bewijze dat een examen met goed gevolg is afgelegd, wordt aan de betrokkene een certificaat uitgereikt. De houder van het certificaat is gecertificeerd als bedoeld in hoofdstuk 11 van de bijlage bij EU-verordening 185/2010.

3. Bij ministeriële regeling van Onze Minister van Veiligheid en Justitie wordt voor elke opleiding de geldigheidsduur van het certificaat, bedoeld in het tweede lid, bepaald.

W

Artikel 37t komt te luiden:

Artikel 37t

1. Met het toezicht op de naleving van het bepaalde bij of krachtens deze afdeling, dan wel van verplichtingen die voortvloeien uit een Europese verordening voor zover deze betrekking heeft op de beveiliging van de burgerluchtvaart en voor het toezicht daarop geen andere autoriteit is aangewezen, is belast de commandant van de Koninklijke marechaussee. Onze Minister van Veiligheid en Justitie kan daartoe aanwijzingen geven.

2. Onze Minister van Veiligheid en Justitie is belast met het in stand houden van het nationaal kwaliteitscontroleprogramma als bedoeld in artikel 11 van EG-verordening 300/2008.

X

Artikel 37u komt te luiden:

Artikel 37u

1. Onze Minister van Veiligheid en Justitie kan een last onder bestuursdwang opleggen ter handhaving van het bepaalde bij of krachtens deze afdeling en het bepaalde in EG-verordening 300/2008.

2. Onze Minister van Veiligheid en Justitie kan de uitoefening van de in het eerste lid genoemde bevoegdheid mandateren aan de commandant van de Koninklijke marechaussee.

Y

Artikel 37v wordt gewijzigd als volgt:

1. In het eerste lid wordt ‘artikel 37a, eerste lid, onderdeel b, onder 1°’ vervangen door: artikel 37a, tweede lid, onderdeel g, onder 1°.

2. In het vijfde lid wordt ‘artikel 37a, eerste lid, onderdeel b, onder 2°’ vervangen door: artikel 37a, eerste lid, onderdeel g, onder 2°.

Z

In artikel 62a, eerste lid, wordt ‘artikel 37b, eerste lid, onder b en c, aangewezen luchtvaartterrein’ vervangen door: artikel 37b, eerste lid, onder b, c en d, aangewezen deel van een luchtvaartterrein.

ARTIKEL II

De Luchtvaartwet BES wordt gewijzigd als volgt:

A

Hoofdstuk IV van de Luchtvaartwet BES komt te luiden:

Hoofdstuk IV. Veiligheid luchtverkeer en beveiliging van de burgerluchtvaart

Afdeling 1. Luchtverkeersdienstverlening

Artikel 22

Bij of krachtens algemene maatregel van bestuur, worden, onder vastlegging van de begrenzing van de gedeelten van het luchtruim die zich bevinden boven het territoir van de openbare lichamen dan wel die delen waarbinnen de Minister van Infrastructuur en Milieu de verantwoordelijkheid voor het verzorgen van de luchtverkeersdienstverlening heeft aanvaard, regels gesteld:
a. terzake de luchtverkeerdienstverlening in genoemd gebied, de doeleinden hiervan en de toepassing van deze regels;
b. met betrekking tot de uitvoering van de luchtverkeersdienstverlening;
c. ter bevordering van de veiligheid en de regelmaat van het luchtverkeer.

Artikel 22a

1. De natuurlijke of rechtspersoon die een luchtvaartuig ter beschikking heeft, dit onder zijn verantwoordelijkheid laat deelnemen aan het luchtverkeer, en daarbij gebruik maakt van luchtverkeersdienstverlening is een vergoeding verschuldigd ter dekking van de kosten van de luchtverkeersdienstverlening.

2. De eigenaar van het luchtvaartuig, bedoeld in het eerste lid, is hoofdelijk aansprakelijk voor de vergoeding tenzij hij op de eerste vordering de natuurlijke persoon of rechtspersoon aanwijst die het luchtvaartuig te zijner beschikking heeft en dit onder zijn verantwoordelijkheid laat deelnemen aan het luchtverkeer.

3. De hoogte van de vergoeding, bedoeld in het eerste lid, wordt vastgesteld door de luchtverkeersdienstverlener onder goedkeuring door de Minister.

4. Bij ministeriële regeling worden regels gesteld ten aanzien van de hoogte, de berekening, de vaststelling, de inning en de bekendmaking van de vergoeding, bedoeld in het eerste lid.

5. Bij ministeriële regeling kan vrijstelling worden verleend van betaling van de vergoeding, bedoeld in het eerste lid.

6. Bij ministeriële regeling kunnen regels gesteld worden omtrent de raadpleging van vertegenwoordigers van luchtruimgebruikers over het vergoedingenbeleid.

Afdeling 2. Beveiliging van de burgerluchtvaart

§ 1. Algemeen

Artikel 22b

1. Voor de toepassing van deze afdeling en de daarop berustende bepalingen wordt verstaan onder:
   a. *beveiligingspersoneel:*
   1°. personen in dienst van een exploitant van een luchtvaartterrein of van een particuliere beveiligingsorganisatie en ambtenaren in de zin van artikel 1, eerste lid van de Ambtenarenwet BES, die zijn belast met beveiligingstaken op een luchtvaartterrein, en
   2°. de door Onze Minister van Veiligheid en Justitie aangewezen ambtenaren van politie, ambtenaren van de Koninklijke marechaussee en de ambtenaren van de rijksbelastingdienst, bevoegd inzake douane;
   b. *verboden voorwerpen:* wapens, explosieven of andere gevaarlijke apparaten, voorwerpen of stoffen die kunnen worden gebruikt om een wederrechtelijke daad te begaan die een gevaar vormt voor de veiligheid van de burgerluchtvaart;
   c. *bagage:* goederen toebehorende aan passagiers,
   1°. die deze zelf in het luchtvaartuig meenemen als handbagage, of
   2°. die deze in verband met hun reis aan de luchtvaartmaatschappij hebben afgegeven teneinde in het ruim van het luchtvaartuig te worden vervoerd als ruimbagage;

d. *vracht:* goederen, niet zijnde bagage, die voor vervoer door de lucht worden aangeboden, daaronder begrepen postzendingen, als bedoeld in artikel 1, onder e, van de Wet post BES.
e. *luchtvaartterrein:* een luchtvaartterrein of deel daarvan dat niet uitsluitend voor militaire doeleinden wordt gebruikt, met inbegrip van vliegtuigen, bussen, bagagekarretjes of andere vervoersmiddelen, dan wel wandelgangen of loopbruggen;
f. *beveiligingscontrole:* de toepassing van middelen om het binnenbrengen van verboden voorwerpen te kunnen voorkomen;
g. *beveiligingsonderzoek:* de toepassing van technische en andere middelen die tot doel hebben verboden voorwerpen te identificeren en/of te detecteren;
h. *beveiligingscontrole van een luchtvaartuig:* een inspectie van die delen van de binnenkant van een vliegtuig waartoe passagiers zich toegang kunnen hebben verschaft alsmede een inspectie van het ruim met het doel verboden voorwerpen en wederrechtelijke daden tegen het luchtvaartuig op te sporen;
i. *beveiligingsdoorzoeking van een luchtvaartuig:* een inspectie van de binnenkant en van de toegankelijke delen van de buitenkant van het luchtvaartuig met het doel verboden voorwerpen en wederrechtelijke daden tegen het luchtvaartuig op te sporen;
j. *entiteit:* een persoon, organisatie of onderneming anders dan een exploitant van een luchtvaartterrein of luchtvaartmaatschappij, die maatregelen in verband met de beveiliging van de burgerluchtvaart toepast;
k. *erkend agent;* een luchtvaartmaatschappij, agent, expediteur of andere entiteit die zorg draagt voor beveiligingscontroles met betrekking tot vracht of post en als zodanig is erkend door Onze Minister van Veiligheid en Justitie;
l. *bekende afzender:* een afzender die voor eigen rekening vracht of post voor vervoer aanbiedt en wiens procedures in voldoende mate aan geldende beveiligingsregels en -normen beantwoorden om deze vracht of post met om het even welk luchtvaartuig te vervoeren en die als zodanig is goedgekeurd door Onze Minister van Veiligheid en Justitie.

Artikel 22c

Onze Minister van Veiligheid en Justitie is belast met de beveiliging van de burgerluchtvaart. De exploitant van een luchtvaartterrein, de luchtvaartmaatschappij en entiteiten zijn gehouden te voldoen aan door Onze Minister van Veiligheid en Justitie of namens deze door de commandant van de Koninklijke marechaussee gegeven aanwijzingen inzake de nakoming van een verplichting die op hen rust ingevolge de artikelen 22f, 22i, 22k, 22l, 22m, 22na, 22nc, 22o, 22p, 22q, 22s, 22u of 22va.

Artikel 22d

1. Bij of krachtens algemene maatregel van bestuur kunnen nadere regels worden gesteld over de uitvoering van de controle, bedoeld in artikel 22k, zevende lid, en in paragraaf 5 en paragraaf 6, alsmede voor de afhandeling van daarbij geconstateerde onregelmatigheden. De controle wordt verricht met inachtneming van de door Onze Minister van Veiligheid en Justitie gegeven algemene aanwijzingen.

2. Onze Minister van Veiligheid en Justitie kan naar aanleiding van onvoorziene omstandigheden of bijzondere dreigingen bijzondere aanwijzingen geven voor de uitvoering van de controle, bedoeld in het eerste lid. In dat geval bepaalt Onze Minister van Veiligheid en Justitie dat de kosten worden vergoed die redelijkerwijs zijn gemaakt om de aanwijzing uit te voeren.

Artikel 22e

1. Onze Minister van Veiligheid en Justitie kan op grond van omstandigheden of inlichtingen vaststellen, dat er voor een luchtvaartterrein dan wel bepaalde daar aanwezige luchtvaartuigen, een bijzonder gevaar bestaat dat zij het object van geweldpleging, aanslagen of bedreiging zullen vormen. Hij geeft hiervan onverwijld kennis aan de exploitant van dat luchtvaartterrein en, in voorkomend geval, aan de luchtvaartmaatschappij van die luchtvaartuigen.

2. Na toepassing van het eerste lid worden geen goederen aan boord van de betrokken luchtvaartuigen gebracht dan na, zo nodig stuksgewijs, onderzoek op de aanwezigheid van verboden voorwerpen.

3. Onze Minister van Veiligheid en Justitie kan in andere dan de in het eerste lid bedoelde gevallen, luchtvaartuigen aanwijzen waarop het tweede lid van toepassing is.

Artikel 22f

1. Ter beveiliging van de burgerluchtvaart kan Onze Minister van Veiligheid en Justitie vluchten van een luchtvaartmaatschappij aanwijzen waarop ambtenaren van de Koninklijke marechaussee worden ingezet.

2. De artikelen 14a, 14b, 14c en 14d van het Besluit beveiliging burgerluchtvaart zijn van overeenkomstige toepassing.

Artikel 22g

1. Indien de naleving van de bij of krachtens deze afdeling gestelde voorschriften gevaar dreigt te lopen, doet de exploitant van een luchtvaartterrein of de betrokken luchtvaartmaatschappij daarvan onverwijld mededeling aan de commandant van de Koninklijke marechaussee.

2. Bij wijze van bestuursdwang kan Onze Minister van Veiligheid en Justitie het opstijgen van een luchtvaartuig verbieden en beletten indien er een redelijk vermoeden bestaat dat wegens het niet naleven van de bij of krachtens deze afdeling gestelde voorschriften, de beveiliging van de burgerluchtvaart in gevaar kan komen.

3. Onze Minister van Veiligheid en Justitie kan de bevoegdheid, bedoeld in het tweede lid, mandateren aan de commandant van de Koninklijke marechaussee.

Artikel 22h

Bij of krachtens algemene maatregel van bestuur kunnen regels worden gesteld over de inhoud van de opleidingen in het kader van de beveiliging van de burgerluchtvaart en de organisaties die deze opleidingen verzorgen.

Artikel 22i

1. De exploitant van een luchtvaartterrein draagt ervoor zorg dat het beveiligingspersoneel, bedoeld in artikel 22b, eerste lid, onderdeel a, onder 1, en het personeel dat werkzaam is op de delen van het luchtvaartterrein, bedoeld in artikel 22k, eerste lid, onderdeel b tot en met c, met uitzondering van het beveiligingspersoneel, bedoeld in artikel 22b, eerste lid, onderdeel a, onder 2, een opleiding in het kader van de beveiliging van de burgerluchtvaart heeft gevolgd.

2. De luchtvaartmaatschappij, erkend agent en bekende afzender dragen ervoor zorg dat het personeel dat direct toegang heeft tot of belast is met de beveiliging van luchtvracht, een opleiding in het kader van de beveiliging van de burgerluchtvaart heeft gevolgd.

3. De houder van de concessie, bedoeld in artikel 2 van de Wet post BES, draagt ervoor zorg dat het personeel dat direct toegang heeft tot of belast is met de beveiliging van luchtpost, een opleiding in het kader van de beveiliging van de burgerluchtvaart heeft gevolgd.

4. De entiteit draagt ervoor zorg dat het personeel dat belast is met de uitvoering van beveiligingscontroles, een opleiding in het kader van de beveiliging van de burgerluchtvaart heeft gevolgd.

Artikel 22j

Onze Minister van Veiligheid en Justitie kan ten aanzien van bepaalde luchthavens vrijstelling verlenen van een of meer van de beveiligingsmaatregelen die bij of krachtens dit hoofdstuk zijn vastgesteld. Indien een vrijstelling is verleend, kan Onze Minister van Veiligheid en Justitie met het oog op een adequate beveiliging aanwijzingen geven over vervangende maatregelen.

§ 2. De verplichtingen van een exploitant van een luchtvaartterrein

Artikel 22k

1. De exploitant van een luchtvaartterrein verdeelt het luchtvaartterrein in:
   a. een landzijde;
   b. een luchtzijde; en
   c. om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zones.

2. Onze Minister van Veiligheid en Justitie, in overeenstemming met Onze Minister, kan delen van

het luchtvaartterrein aanwijzen die in ieder geval tot een van de in het eerste lid bedoelde delen behoren.

3. De exploitant van een luchtvaartterrein draagt er zorg voor:
   a. dat personen anders dan passagiers die toegang hebben tot een van de in het eerste lid, onder b en c, bedoelde delen, over een door hem verstrekt of erkend toegangsbewijs beschikken, waaruit tevens duidelijk kenbaar is tot welke delen de drager toegang heeft;
   b. dat personen anders dan passagiers die zich in een van de in het eerste lid, onder b en c, bedoelde delen bevinden, verplicht zijn het onder a bedoelde toegangsbewijs zichtbaar te dragen en dit te allen tijde op verzoek van een lid van het beveiligingspersoneel ter inzage te geven;
   c. dat passagiers die zich in een van de in het eerste lid, onder b en c bedoelde delen bevinden, verplicht zijn een geldig reisbiljet of een daartoe afgegeven persoonsgebonden kaart bij zich te hebben en dit te allen tijde op verzoek van een lid van het beveiligingspersoneel ter inzage te geven;
   d. dat voertuigen die worden gebruikt op de delen, bedoeld in het eerste lid, onder b en c, zijn voorzien van een door de exploitant van een luchtvaartterrein afgegeven toegangsbewijs dat duidelijk zichtbaar is aangebracht en waarop duidelijk kenbaar is tot welke delen het voertuig toegang heeft.

4. Onze Minister van Veiligheid en Justitie kan nadere regels stellen met betrekking tot de eisen waar een door de exploitant van een luchtvaartterrein verstrekt of erkend toegangsbewijs moet voldoen.

5. De exploitant van een luchtvaartterrein schermt de in het eerste lid, onder b en c, bedoelde delen van het luchtvaartterrein zodanig onderling van elkaar af dat zij slechts op een beperkt aantal door beveiligingspersoneel of anderszins bewaakte plaatsen toegankelijk zijn na controle van het toegangsbewijs. Delen die voor onderscheiden categorieën personeel toegankelijk zijn worden daarbij als onderscheiden delen aangemerkt.

6. De plaatsen bedoeld in het vijfde lid, dienen duidelijk gemarkeerd te zijn onder aanduiding van de categorieën personen die toegang hebben.

7. Een ieder die toegang zoekt tot of zich bevindt op een van de in het eerste lid, onder b en c, bedoelde delen, gedoogt dat vanwege de exploitant van een luchtvaartterrein onderzoek plaatsvindt aan zijn kleding, van voorwerpen die hij bij zich heeft of van het voertuig dat hij gebruikt.

8. De exploitant van een luchtvaartterrein draagt er zorg voor, dat personen die niet voldoen aan het derde lid, onder b en c, of het zevende lid, de verdere toegang tot de in het eerste lid bedoelde delen van het luchtvaartterrein wordt ontzegd.

Artikel 22l

1. De exploitant van een luchtvaartterrein treft de nodige voorzieningen om te voorkomen dat personen of bagage aan boord van een luchtvaartuig gaan zonder dat deze zijn onderworpen aan een controle overeenkomstig paragraaf 5.

2. De exploitant van een luchtvaartterrein is verplicht te beschikken over:
   a. voldoende en passende detectieapparatuur voor de uitoefening van de controle door het beveiligingspersoneel overeenkomstig paragraaf 5;
   b. een ruimte voor vertrekkende passagiers die zodanig is ingericht dat gecontroleerde passagiers en handbagage zijn afgeschermd en een vermenging met niet gecontroleerde personen en voorwerpen niet mogelijk is;
   c. een ruimte voor onderzoek van bagage en dieren bestemd voor vervoer; en
   d. een afsluitbare en beveiligde ruimte bestemd voor het bewaren van verdachte bagage.

3. Onze Minister van Veiligheid en Justitie kan, in overeenstemming met Onze Minister, nadere regels stellen met betrekking tot de voorzieningen die zijn vereist ter beveiliging van de burgerluchtvaart.

4. De ingebruikname van detectieapparatuur ten behoeve van de uitvoering van beveiligingsonderzoeken behoeft instemming van Onze Minister van Veiligheid en Justitie. Bij ministeriële regeling van Onze Minister van Veiligheid en Justitie kunnen nadere regels worden gesteld omtrent de procedure tot instemming en intrekking van de instemming.

Artikel 22m

De exploitant van een luchtvaartterrein richt het luchtvaartterrein zodanig in, en treft zodanige voorzieningen dat:
a. een plaats beschikbaar is voor het afzonderen van een luchtvaartuig;
b. het beveiligingspersoneel snel en op eenvoudige wijze de verschillende delen van het luchtvaartterrein kan bereiken en toezicht kan houden op daar aanwezige personen;
c. redelijkerwijze voorkomen wordt dat onbevoegden een geparkeerd luchtvaartuig betreden;
d. de verschillende delen van het luchtvaartterrein helder verlicht en afsluitbaar zijn; en
e. het beveiligingspersoneel op onvoorspelbare en op risico gebaseerde wijze patrouilles uitvoert op het luchtvaartterrein.

Artikel 22n

1. De exploitant van een luchtvaartterrein is gehouden een programma op te stellen met betrekking tot de beveiliging van het luchtvaartterrein. Het programma, alsmede de wijziging daarvan, behoeft de instemming van Onze Minister van Veiligheid en Justitie in overeenstemming met Onze Minister. Het programma wordt op hun verzoek, onder het stellen van een redelijke termijn, aangepast.

2. Het programma, bedoeld in het eerste lid, omvat in ieder geval:
   a. de plichten, verantwoordelijkheden, maatregelen en procedures die zijn vastgesteld met het oog op de beveiliging van het luchtvaartterrein;
   b. de bijzondere procedures en maatregelen voor situaties als bedoeld in artikel 22e, eerste lid;
   c. de maatregelen en procedures in geval van dreiging van onwettige daden van geweld, bomalarm, kaping of gewapende aanvallen op het luchtvaartterrein, en;
   d. andere bij algemene maatregel van bestuur te bepalen onderwerpen.

3. De exploitant van een luchtvaartterrein informeert Onze Minister en Onze Minister van Veiligheid en Justitie indien het programma niet kan worden uitgevoerd. Hij verstrekt desgevraagd Onze Ministers informatie over de beveiliging van het luchtvaartterrein.

4. Indien een onderdeel van het programma niet wordt uitgevoerd, kan Onze Minister van Veiligheid en Justitie de exploitant van een luchtvaartterrein een aanwijzing geven die ertoe strekt zo veel mogelijk het oorspronkelijk in het programma aangegeven niveau van beveiliging te benaderen.

§ 3. De verplichtingen van een luchtvaartmaatschappij

Artikel 22na

1. De luchtvaartmaatschappij treft zodanige voorzieningen ten aanzien van een door haar geëxploiteerd luchtvaartuig dat redelijkerwijze wordt voorkomen dat onbevoegden dit luchtvaartuig betreden.

2. De luchtvaartmaatschappij onderwerpt een door haar geëxploiteerd luchtvaartuig voor vertrek aan een beveiligingsdoorzoeking of beveiligingscontrole van een luchtvaartuig.

3. Onze Minister van Veiligheid en Justitie kan, in overeenstemming met Onze Minister, nadere regels stellen met betrekking tot de voorzieningen die zijn vereist ter beveiliging van de burgerluchtvaart.

Artikel 22nb

1. De luchtvaartmaatschappij is gehouden een programma op te stellen met betrekking tot de beveiliging van haar luchtvaartuigen en deze ter inzage voor te leggen aan Onze Minister van Veiligheid en Justitie en Onze Minister.

2. Het programma van een luchtvaartmaatschappij waarvan de exploitatievergunning in Nederland is afgegeven door Onze Minister, alsmede de wijziging daarvan, behoeft de instemming van Onze Minister van Veiligheid en Justitie in overeenstemming met Onze Minister. Het programma wordt op hun verzoek, onder het stellen van een redelijke termijn, aangepast.

3. Het programma van een luchtvaartmaatschappij waarvan de exploitatievergunning niet in

Nederland is afgegeven wordt op verzoek van Onze Minister van Veiligheid en Justitie ter instemming voorgelegd aan Onze Minister van Veiligheid en Justitie in overeenstemming met Onze Minister. Het programma wordt op hun verzoek, onder het stellen van een redelijke termijn, aangepast.

4. Het programma, bedoeld in het eerste lid, omvat onder meer:
   a. de plichten, verantwoordelijkheden, maatregelen en procedures die zijn vastgesteld met het oog op de beveiliging van de luchtvaartuigen;
   b. de bijzondere procedures en maatregelen voor situaties als bedoeld in artikel 22e, eerste lid;
   c. de maatregelen en procedures in geval van dreiging van onwettige daden van geweld, bomalarm, kaping of gewapende aanvallen op het luchtvaartterrein; en
   d. andere bij algemene maatregel van bestuur te bepalen onderwerpen.

5. De luchtvaartmaatschappij informeert Onze Minister van Veiligheid en Justitie en Onze Minister indien het programma niet kan worden uitgevoerd. Zij verstrekt desgevraagd Onze Ministers informatie over de beveiliging van haar luchtvaartuigen.

6. Indien een onderdeel van het programma niet wordt uitgevoerd, kan Onze Minister van Veiligheid en Justitie de luchtvaartmaatschappij een aanwijzing geven die ertoe strekt zo veel mogelijk het oorspronkelijk in het programma aangegeven niveau van beveiliging te benaderen.

§ 4. De verplichtingen van een entiteit

Artikel 22nc

1. De entiteit treft zodanige voorzieningen ten aanzien van de door haar behandelde goederen dat redelijkerwijze wordt voorkomen dat met deze goederen verboden voorwerpen het luchtvaartterrein of een luchtvaartuig worden binnengebracht.

2. Onze Minister van Veiligheid en Justitie kan, in overeenstemming met Onze Minister, nadere regels stellen met betrekking tot de voorzieningen die zijn vereist ter beveiliging van de burgerluchtvaart.

Artikel 22nd

1. De entiteit is gehouden een programma op te stellen met betrekking tot de beveiligingsmaatregelen die zij neemt ten aanzien van de beveiliging van de burgerluchtvaart en deze op verzoek voor te leggen aan Onze Minister van Veiligheid en Justitie.

2. Het programma, alsmede de wijziging daarvan, wordt op verzoek van Onze Minister van Veiligheid en Justitie ter instemming voorgelegd. Het programma wordt op zijn verzoek, onder het stellen van een redelijke termijn, aangepast.

3. Het programma, bedoeld in het eerste lid, omvat onder meer:
   a. de plichten, verantwoordelijkheden, maatregelen en procedures die zijn vastgesteld met het oog op de beveiliging van de burgerluchtvaart; en
   b. andere bij algemene maatregel van bestuur te bepalen onderwerpen.

4. De entiteit informeert Onze Minister van Veiligheid en Justitie indien het programma niet kan worden uitgevoerd of daarin wijzigingen worden aangebracht. Zij verstrekt desgevraagd Onze Minister van Veiligheid en Justitie informatie over de door haar genomen beveiligingsmaatregelen.

5. Indien een onderdeel van het programma niet wordt uitgevoerd, kan Onze Minister van Veiligheid en Justitie de entiteit een aanwijzing geven die ertoe strekt zo veel mogelijk het oorspronkelijk in het programma aangegeven niveau van beveiliging te benaderen.

§ 5. Controle van personen, bagage en goederen

Artikel 22o

1. De exploitant van een luchtvaartterrein draagt ervoor zorg dat:
   a. alle personen die toegang zoeken tot de in artikel 22k, eerste lid onder b en c bedoelde delen door het beveiligingspersoneel worden gecontroleerd op hun identiteit en op de

rechtmatigheid van hun aanwezigheid in deze delen;
   b. alle personen die als passagiers aan boord gaan van een luchtvaartuig, alsmede hun bagage, door het beveiligingspersoneel worden gecontroleerd op de aanwezigheid van verboden voorwerpen,
   c. alle personen die anders dan als passagier toegang zoeken tot de in artikel 22k eerste lid onder c bedoelde deel, alsmede de goederen die zij bij zich dragen, door het beveiligingspersoneel worden gecontroleerd op de aanwezigheid van verboden voorwerpen;
   d. alle voertuigen die toegang zoeken tot het in artikel 22k eerste lid onder c bedoelde deel, door het beveiligingspersoneel worden gecontroleerd op de aanwezigheid van verboden voorwerpen.

2. De exploitant van een luchtvaartterrein draagt ervoor zorg dat goederen die bestemd zijn voor verkoop, verspreiding of gebruik in de om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zones door het beveiligingspersoneel worden gecontroleerd op de aanwezigheid van verboden voorwerpen.

3. Indien bij controle verboden voorwerpen worden aangetroffen of de naleving van het gestelde in dit artikel met betrekking tot de uitvoering van de controle in gevaar komt, doet de exploitant van een luchtvaartterrein daarvan onverwijld mededeling aan de commandant van de Koninklijke marechaussee.

Artikel 22p

1. De luchtvaartmaatschappij draagt zorg dat geen ruimbagage aan boord is die niet toebehoort aan de aan boord zijnde passagiers. Onze Minister van Veiligheid en Justitie, kan hiervoor vrijstelling verlenen. Daarbij worden voorschriften gegeven als vervangende waarborg met het oog op de beveiliging. In bijzondere gevallen kan Onze Minister van Veiligheid en Justitie ontheffing verlenen.

2. De luchtvaartmaatschappij draagt zorg voor de controle op de aanwezigheid van verboden voorwerpen van alle goederen die aan boord gaan van een luchtvaartuig niet zijnde bagage of vracht.

3. Het bepaalde in artikel 22o, derde lid, is van overeenkomstige toepassing.

Artikel 22q

1. De controle, bedoeld in artikel 22o, eerste lid, onder b en c, omvat, voor zover het de controle van personen, handbagage en goederen die personen anders dan passagiers bij zich dragen betreft:
   a. een onderzoek met behulp van daartoe bestemde detectieapparatuur van passagiers en handbagage of andere technische hulpmiddelen;
   b. steekproefsgewijs en indien de detectieapparatuur daartoe aanleiding geeft, een onderzoek van personen aan hun kleding en een nader onderzoek van hun handbagage of goederen;
   c. de stelselmatige uitvoering van het onderzoek aan kleding van passagiers en van handbagage in door Onze Minister van Veiligheid en Justitie bij ministeriële regeling te bepalen gevallen;
   d. een bevraging van de passagiers met het oog op hun betrouwbaarheid in door Onze Minister van Veiligheid en Justitie bij ministeriële regeling te bepalen gevallen.

2. De controle, bedoeld in artikel 22o, eerste lid, onderdeel b, omvat, voor zover het ruimbagage betreft, in ieder geval:
   a. een onderzoek met behulp van daartoe bestemde detectieapparatuur of andere technische hulpmiddelen;
   b. een nader onderzoek naar de inhoud van de bagage indien daartoe aanleiding is.

3. De controle, bedoeld in artikel 22o, tweede lid, onderdeel a, omvat:
   a. een nader onderzoek van het toegangsbewijs waarover de betrokkene beschikt; en
   b. een nader onderzoek van de identiteit van de betrokkene.

4. De controle, bedoeld in artikel 22o, tweede lid en artikel 22p, tweede lid, omvat in ieder geval een visuele uitwendige controle van de goederen of hun verpakking.

5. Bij regeling van Onze Minister van Veiligheid en Justitie kan ten aanzien van bepaalde soorten vluchten of luchtvaartuigen, vrijstelling worden verleend van een controle van passagiers, handbagage of ruimbagage als bedoeld in het eerste en tweede lid, of van de controle bedoeld

in artikel 22p, tweede lid, wanneer de dreiging voor deze vluchten of luchtvaartuigen als gevolg van verboden voorwerpen, verwaarloosbaar is. Daarbij kunnen nadere voorschriften worden gegeven.

6. Bij regeling van Onze Minister van Veiligheid en Justitie kan om objectieve redenen ten aanzien van bepaalde categorieën personen, bagage, goederen of voertuigen vrijstelling worden verleend van een controle als bedoeld in artikel 22o eerste lid. Daarbij kunnen nadere voorschriften worden gegeven.

7. Onze Minister van Justitie kan in bijzondere gevallen op de gronden, bedoeld in het vijfde en zesde lid, ontheffing verlenen van de controle.

Artikel 22r

1. Een lid van het beveiligingspersoneel belast met de controle, dat de beschikking krijgt over gegevens waarvan hij het vertrouwelijk karakter kent of redelijkerwijze moet vermoeden, en voor wie niet reeds uit hoofde van ambt of wettelijk voorschrift ter zake van die gegevens een geheimhoudingsplicht geldt, is verplicht tot geheimhouding daarvan, behoudens voor zover enig wettelijk voorschrift hem tot bekendmaking verplicht of uit zijn taak de noodzaak tot bekendmaking voortvloeit.

2. Een gelijke verplichting bestaat voor degene die anders dan bedoeld in het eerste lid ten behoeve van de beveiliging van de burgerluchtvaart een vertrouwensfunctie als bedoeld in artikel 3 van de Wet veiligheidsonderzoeken vervult.

Artikel 22s

De exploitant van een luchtvaartterrein doet:
a. personen die weigeren zichzelf of hun bagage of goederen die zij bij zich dragen te onderwerpen aan de controle bedoeld in artikel 22o, eerste lid, verhinderen enig luchtvaartuig te betreden, hen de verdere toegang tot de in artikel 22k, eerste lid, bedoelde delen ontzeggen en hen daaruit zo nodig verwijderen;
b. bij de controle van personen aangetroffen verboden voorwerpen, niet dan in overeenstemming met door Onze Minister van Veiligheid en Justitie te stellen regels of te geven aanwijzingen, aan boord van een luchtvaartuig brengen; en
c. de maatregelen als bedoeld in onderdeel a, treffen jegens degene bij wie of in wiens bagage verboden voorwerpen worden aangetroffen, indien deze niet overeenkomstig de regels of aanwijzingen als bedoeld in onderdeel b, op verzoek van het beveiligingspersoneel zijn afgegeven.

Artikel 22t

De personen die aan boord gaan van een luchtvaartuig, zijn verplicht:
a. zich te onderwerpen aan een controle als bedoeld in artikel 22o, eerste lid, en;
b. medewerking te verlenen aan de handelingen ter uitvoering van de verplichting, bedoeld in artikel 22s, onderdeel a tot en met c.

Artikel 22u

De bepalingen in deze paragraaf laten onverlet dat de exploitant van een luchtvaartterrein op verzoek van een luchtvaartmaatschappij of een buitenlandse overheid een verdergaande controle kan uitvoeren, indien dit in de vervoersovereenkomst tussen de passagier en de luchtvaartmaatschappij wordt bepaald.

§ 6. Controle van vracht en post

Artikel 22v

1. De luchtvaartmaatschappij draagt ervoor zorg dat alle vracht en post die aan boord gaat van een door haar geëxploiteerd luchtvaartuig door haar of door een erkend agent is onderworpen aan een beveiligingsonderzoek, of afkomstig is van een bekende afzender en is beschermd tegen manipulatie door onbevoegden.

2. Het beveiligingsonderzoek, bedoeld in het eerste lid, omvat in ieder geval:
   a. een onderzoek met behulp van daartoe bestemde detectieapparatuur of andere technische hulpmiddelen;

b. een nader onderzoek naar de inhoud van de vracht of post indien daartoe aanleiding is.

3. Bij regeling van Onze Minister van Veiligheid en Justitie, kan van het bepaalde in het eerste lid vrijstelling worden verleend. Daarbij worden voorschriften gegeven als vervangende waarborg met het oog op de beveiliging. In bijzondere gevallen kan Onze Minister van Veiligheid en Justitie ontheffing verlenen.

4. Het bepaalde in artikel 22o, derde lid, is van overeenkomstige toepassing.

Artikel 22va

1. Onze Minister van Veiligheid en Justitie kan een entiteit die vracht of post verwerkt erkennen als erkend agent of bekende afzender.

2. Bij of krachtens algemene maatregel van bestuur kunnen nadere regels worden gesteld ten aanzien van de erkenningsprocedure en de eisen waaraan entiteiten dienen te voldoen alvorens zij erkend kunnen worden als erkend agent of bekende afzender.

Artikel 22vb

1. Aan de luchtvaartmaatschappij of erkend agent voor vervoer toevertrouwde postzendingen als bedoeld in artikel 1, onder e, van de Wet post BES worden zonder goedvinden van de afzender of van de geadresseerde slechts geopend indien de rechter-commissaris bij het Gerecht in eerste aanleg van Bonaire, Sint Eustatius en Saba daartoe, op verzoek van de luchtvaartmaatschappij of erkend agent, bevel heeft gegeven.

2. Het bevel, bedoeld in het eerste lid, wordt slechts gegeven indien het vermoeden bestaat dat zich in de postzending verboden voorwerpen bevinden.

§ 7. Handhaving

Artikel 22w

Met het toezicht op de naleving van het bepaalde bij of krachtens deze afdeling is belast de commandant van de Koninklijke marechaussee. Onze Minister van Veiligheid en Justitie kan daartoe aanwijzingen geven.

Artikel 22x

1. Onze Minister van Veiligheid en Justitie is bevoegd tot oplegging van een last onder bestuursdwang ter handhaving van het bepaalde bij of krachtens deze afdeling. Afdeling 5.3.1 en 5.3.2 van de Algemene wet bestuursrecht zijn van overeenkomstige toepassing.

2. Onze Minister van Veiligheid en Justitie kan van de in het eerste lid genoemde bevoegdheid mandaat verlenen aan de commandant van de Koninklijke marechaussee.

Artikel 22y

1. Een klacht tegen beveiligingspersoneel als bedoeld in artikel 22b, eerste lid, onderdeel b, onder 1°, over een gedraging bij de uitvoering van een taak ingevolge deze afdeling, kan worden ingediend bij de commandant van de Koninklijke marechaussee.

2. De klacht wordt behandeld door Onze Minister van Veiligheid en Justitie. Deze kan hiervoor mandaat verlenen aan de commandant van de Koninklijke marechaussee.

3. Titel 9.1 en 9.2 van de Algemene wet bestuursrecht en de Wet Nationale ombudsman zijn van overeenkomstige toepassing.

4. Voor de toepassing van de Wet Nationale ombudsman en titel 9.2 van de Algemene wet bestuursrecht wordt een gedraging als bedoeld in het eerste lid, aangemerkt als een gedraging van Onze Minister van Veiligheid en Justitie.

5. Indien de klacht zich tevens richt tegen beveiligingspersoneel als bedoeld in artikel 22b, eerste lid, onderdeel a, onder 2°, en betrekking heeft op hetzelfde feitencomplex, wordt deze behandeld volgens de procedure die geldt voor dat beveiligingspersoneel.



ARTIKEL III

1. Een door Onze Minister van Veiligheid en Justitie, in overeenstemming met Onze Minister, voor de datum van de inwerkingtreding van deze wet verleende instemming aan het beveiligingsprogramma van een luchthaven, luchtvaartmaatschappij of entiteit, wordt met ingang van de datum van inwerkingtreding van deze wet aangemerkt als een instemming als bedoeld in artikel 37aba, tweede lid, 37abb, eerste, tweede of derde lid, of 37abc, tweede lid, van de Luchtvaartwet.

2. Een beveiligingsprogramma van een luchtvaartterrein, luchtvaartmaatschappij of entiteit dat voor de datum van de inwerkingtreding van deze wet ter instemming is voorgelegd aan Onze Minister van Veiligheid en Justitie, in overeenstemming met Onze Minister, wordt beoordeeld volgens de regels die golden tot de datum van inwerkingtreding van deze wet.

3. Een bezwaar- of beroepschrift tegen een besluit omtrent de instemming met het beveiligingsprogramma van een luchtvaartterrein, luchtvaartmaatschappij of entiteit dat is ingediend voor de datum van inwerkingtreding van deze wet, wordt behandeld volgens de regels die golden tot de datum van inwerkingtreding van deze wet.

ARTIKEL IV

1. Een door Onze Minister van Veiligheid en Justitie voor de datum van de inwerkingtreding van de deze wet verleende instemming aan de ingebruikname van detectieapparatuur wordt met ingang van de datum van inwerkingtreding van deze wet aangemerkt als een instemming als bedoeld in artikel 37aca van de Luchtvaartwet.

2. Een verzoek om instemming met de ingebruikname van detectieapparatuur dat is ingediend voor de datum van de inwerkingtreding van deze wet wordt beoordeeld volgens de regels die golden tot de datum van inwerkingtreding van deze wet.

3. Een bezwaar- of beroepschrift tegen een besluit omtrent de instemming met de ingebruikname van detectieapparatuur dat is ingediend voor de datum van inwerkingtreding van deze wet wordt behandeld volgens de regels die golden tot de datum van inwerkingtreding van deze wet.

ARTIKEL V

1. Een door Onze Minister van Veiligheid en Justitie voor de datum van de inwerkingtreding van deze wet verleende erkenning als erkend agent, bekende afzender of erkend leverancier van vluchtbenodigdheden wordt met ingang van de datum van inwerkingtreding van deze wet aangemerkt als een erkenning als bedoeld in artikel 37o, eerste lid, onder a, b of c, van de Luchtvaartwet.

2. Een door Onze Minister van Veiligheid en Justitie voor de datum van de inwerkingtreding van deze wet verleende erkenning als ACC3-luchtvaartmaatschappij wordt met ingang van de datum van inwerkingtreding van de voornoemde wet aangemerkt als een erkenning als bedoeld in artikel 37o, tweede lid, van de Luchtvaartwet.

3. Een door Onze Minister van Veiligheid en Justitie voor de datum van de inwerkingtreding van deze wet verleende erkenning als explosievenspeurhondenteam wordt met ingang van de datum van inwerkingtreding van de voornoemde wet aangemerkt als een instemming als bedoeld in artikel 37acb, van de Luchtvaartwet.

4. Een aanvraag voor een erkenning als erkend agent, bekende afzender, erkend leverancier van vluchtbenodigdheden, ACC3-luchtvaartmaatschappij of explosievenspeurhondenteam die is ingediend voor de datum van de inwerkingtreding van deze wet wordt beoordeeld volgens de regels die golden tot de datum van inwerkingtreding van deze wet.

5. Een bezwaar- of beroepschrift tegen een besluit omtrent de verlening van een erkenning als erkend agent, bekende afzender, erkend leverancier van vluchtbenodigdheden, ACC3-luchtvaartmaatschappij of explosievenspeurhondenteam dat is ingediend voor de datum van inwerkingtreding van deze wet wordt behandeld volgens de regels die golden tot de datum van inwerkingtreding van deze wet.

ARTIKEL VI

1. Een door Onze Minister van Veiligheid en Justitie voor de datum van de inwerkingtreding van deze wet verleende goedkeuring aan het opleidingsprogramma van een krachtens EG-verordening 300/2008 vereiste opleiding wordt met ingang van de datum van inwerkingtreding van deze wet



aangemerkt als een instemming, als bedoeld in artikel 37sc van de Luchtvaartwet.

2. Voor opleidingsinstellingen die beschikken over een opleidingsprogramma dat door Onze Minister van Veiligheid en Justitie voor de datum van de inwerkingtreding van deze wet is goedgekeurd, geldt artikel 37sb, eerste lid, van de Luchtvaartwet met ingang van de dag waarop een jaar is verstreken sinds de datum van inwerkingtreding van deze wet.

3. Een door Onze Minister van Veiligheid en Justitie voor de datum van de inwerkingtreding van deze wet aan een instructeur op het gebied van de beveiliging van de burgerluchtvaart verleende certificering wordt met ingang van de datum van inwerkingtreding van deze wet aangemerkt als een erkenning, als bedoeld in artikel 37sb, eerste lid, van de Luchtvaartwet.

4. Een diploma voor een opleiding op het gebied van de beveiliging van de burgerluchtvaart, dat is uitgereikt voor de datum van inwerkingtreding van deze wet, door een opleidingsinstelling die op dat moment beschikte over een door Onze Minister van Veiligheid en Justitie goedgekeurd opleidingsprogramma, wordt met ingang van de datum van inwerkingtreding van deze wet aangemerkt als een certificaat, als bedoeld in artikel 37sd, tweede lid, van de Luchtvaartwet.

ARTIKEL VII

De artikelen van deze wet treden in werking op een bij koninklijk besluit te bepalen tijdstip dat voor de verschillende artikelen of onderdelen daarvan verschillend kan worden vastgesteld.

ARTIKEL VIII

Deze wet wordt aangehaald als: Uitvoeringswet EG-verordening 300/2008.

Lasten en bevelen dat deze in het Staatsblad zal worden geplaatst en dat alle ministeries, autoriteiten, colleges en ambtenaren die zulks aangaat, aan de nauwkeurige uitvoering de hand zullen houden.

De Minister van Veiligheid en Justitie,

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,



MEMORIE VAN TOELICHTING

I Algemeen

1. Inleiding

Dit wetsvoorstel strekt tot aanpassing van de Luchtvaartwet en de Luchtvaartwet BES in verband met de uitvoering van de volgende verordeningen (hierna: de Europese verordeningen):

– Verordening (EG) nr. 300/2008 van het Europees Parlement en de Raad van 11 maart 2008 inzake gemeenschappelijke regels op het gebied van de beveiliging van de burgerluchtvaart en tot intrekking van Verordening (EG) nr. 2320/2002 (PbEU L 97);
– Verordening (EG) nr. 272/2009 van de Commissie van 2 april 2009 ter aanvulling van de in de bijlage bij Verordening (EG) nr. 300/2008 van het Europees Parlement en de Raad vastgestelde gemeenschappelijke basisnormen voor de beveiliging van de burgerluchtvaart (PbEU L 91);
– Verordening (EU) nr. 185/2010 van de Commissie van 4 maart 2010 houdende vaststelling van gedetailleerde maatregelen voor de toepassing van de gemeenschappelijke basisnormen op het gebied van de beveiliging van de luchtvaart (PbEU L 55);
– Verordening (EU) nr. 1254/2009 van de Commissie van 18 december 2009 tot vaststelling van criteria waaraan lidstaten moeten voldoen om te mogen afwijken van de gemeenschappelijke basisnormen inzake beveiliging van de burgerluchtvaart en om alternatieve beveiligingsmaatregelen te mogen vaststellen (PbEU L 338/17).

De Europese verordeningen zijn op 29 april 2010 in werking getreden. De kern van de Europese verordeningen wordt gevormd door de in bijlage I van EG-verordening 300/2008 vastgestelde ‘gemeenschappelijke basisnormen voor de bescherming van de burgerluchtvaart tegen wederrechtelijke daden die een gevaar vormen voor de beveiliging van de burgerluchtvaart’ (hierna: gemeenschappelijke basisnormen). De gemeenschappelijke basisnormen vormen een omvangrijk pakket beveiligingsmaatregelen dat door de lidstaten moet worden geïmplementeerd teneinde de burgerluchtvaart te beveiligen tegen aanslagen en andere wederrechtelijke daden die een gevaar vormen voor de veiligheid van de burgerluchtvaart.
Een verordening is in het Unierecht verbindend in al haar onderdelen en rechtstreeks toepasselijk in elke lidstaat. Bepalingen van een verordening mogen niet in nationale regelingen worden opgenomen, tenzij daarvoor een bijzondere reden bestaat. Een bijzondere reden kan bijvoorbeeld gelegen zijn in de omstandigheid dat in de nationale regelgeving nog bepalingen moeten worden opgenomen over sanctionering, rechtsbescherming en aanwijzing van de met de uitvoering van de verordening belaste instanties.
In dit geval zijn er drie bijzondere reden die nopen tot implementatie van de Europese verordeningen in de Luchtvaartwet. Ten eerste moet in de Luchtvaartwet voor de afzonderlijke gemeenschappelijke basisnormen de entiteit of autoriteit worden aangewezen die met de implementatie van de desbetreffende basisnorm is belast. De Europese verordeningen laten de lidstaten namelijk per gemeenschappelijke basisnorm een keuze uit verschillende entiteiten of autoriteiten die voor de implementatie van de desbetreffende basisnorm verantwoordelijk kunnen worden gemaakt. Op dit punt behoeven de Europese verordeningen dus aanvulling in de Luchtvaartwet. De Luchtvaartwet regelt op dit moment al de verschillende verplichtingen van exploitanten van luchtvaartterreinen, luchtvaartmaatschappijen en andere entiteiten, maar deze regeling is onvoldoende toegesneden op het systeem en de terminologie van de Europese verordeningen. Ten tweede behoeven sommige gemeenschappelijke basisnormen een nadere uitwerking (operationalisering) alvorens zij in de Nederlandse rechtsorde kunnen worden uitgevoerd. Zo stellen de Europese verordeningen bijvoorbeeld voor verschillende categorieën (luchthaven)personeel een ‘achtergrondonderzoek’ verplicht dat aan minimale randvoorwaarden moet voldoen. Door welke autoriteit en volgens welke procedure dit achtergrondonderzoek moet worden uitgevoerd, is aan de lidstaten om te bepalen. Ook de gemeenschappelijke basisnormen met betrekking tot de werving en opleiding van personeel behoeven nadere uitwerking in de Luchtvaartwet. Tot slot behoeft de Luchtvaartwet aanpassing om een effectieve handhaving van de Europese verordeningen te waarborgen. Aan het slot van deze toelichting is in de bijlage een transponeringstabel opgenomen waaruit blijkt hoe de afzonderlijke bepalingen van de Europese verordeningen door dit wetsvoorstel in de Luchtvaartwet worden geïmplementeerd.
In verband met de voorgestelde wijziging van de Luchtvaartwet is het tevens noodzakelijk om de Luchtvaartwet BES te wijzigen. Op dit moment verklaart artikel 22, tweede lid, van de Luchtvaartwet BES het bepaalde bij of krachtens afdeling 3A van Hoofdstuk IV van de Luchtvaartwet (‘Beveiliging van de burgerluchtvaart’) van overeenkomstige toepassing, met uitzondering van § 4 (‘Controle van vracht’). Daarbij is ook bepaald dat de verwijzingen in de Luchtvaartwet naar ‘een EG-verordening voor zover deze betrekking heeft op de beveiliging van de burgerluchtvaart’ buiten beschouwing blijven. Dit laatste houdt verband met de status als landen en gebieden overzee (LGO) die de BES-eilanden op grond van artikel 198 van het Verdrag betreffende de Werking van de Europese Unie hebben. Dit betekent onder meer dat, enkele uitzonderingen daargelaten, het Verdrag betreffende de Europese Unie, het Verdrag betreffende de Werking van de Europese Unie en het secundaire EU-recht

niet gelden voor de BES-eilanden. Na implementatie van de Europese verordeningen zal de Luchtvaartwet volledig zijn toegesneden op het beveiligingsregime van de Europese verordeningen. Dit beveiligingsregime leent zich niet voor overeenkomstige toepassing op de BES-eilanden. Om die reden is het noodzakelijk om de Luchtvaartwet BES te wijzigen, teneinde te bewerkstelligen dat de regels die daar nu gelden, zoveel mogelijk blijven gelden.

2. Doel en inhoud van de verordeningen

2.1 Inleiding

Naar aanleiding van de aanslagen van 11 september 2001 in de Verenigde Staten werd binnen de Europese Unie een gemeenschappelijke aanpak op het gebied van luchtvaartbeveiliging nodig geacht om te bepalen welke risico's en dreigingen het hoofd geboden moeten worden. Hiertoe is op 16 december 2002 Verordening (EG) nr. 2320/2002 van het Europees Parlement en de Raad tot vaststelling van gemeenschappelijke regels op het gebied van de beveiliging van de burgerluchtvaart vastgesteld (hierna: EG-verordening 2320/2002). In het licht van de opgedane ervaringen en ontwikkelingen zijn de gemeenschappelijke regels herzien en is EG-verordening 2320/2002 op 11 maart 2008 ingetrokken en vervangen door EG-verordening 300/2008.
Belangrijke uitgangspunten bij de totstandkoming van de Europese verordeningen zijn een goed en duidelijk gemeenschappelijk niveau van de beveiliging van de burgerluchtvaart en zoveel mogelijk harmonisatie. Het pakket aan maatregelen dient de dreigingen tegen de burgerluchtvaart nu en in de toekomst het hoofd te kunnen bieden. Het realiseren van een gelijk beveiligingsniveau binnen de Europese Unie maakt het mogelijk om een systeem van 'one stop security' in te voeren, zodat bagage, vracht of passagiers die eenmaal zijn onderworpen aan beveiligingscontroles, elders binnen de Europese Unie niet opnieuw aan een controle hoeven te worden onderworpen.
Vanwege steeds nieuwe dreigingen en modus operandi is het daarnaast noodzakelijk dat de Europese regelgeving zodanig flexibel is dat hierop snel kan worden ingespeeld door het opstellen van nieuwe beveiligingsmaatregelen. Naast de essentiële bepalingen in EG-verordening 300/2008 is het mede daarom wenselijk geacht dat een deel van deze bepalingen nader uitgewerkt kan worden in nadere algemene maatregelen en gedetailleerde maatregelen via de regelgevende procedure als beschreven in artikel 4, leden 2 en 3 van EG-verordening 300/2008. Via deze procedures is er inmiddels een uitvoerig pakket aan zeer gedetailleerde regelgeving tot stand gekomen.

2.2 EG-verordening 300/2008

Het doel van EG-verordening 300/2008 is, blijkens artikel 1, eerste lid, om gemeenschappelijke basisnormen vast te stellen voor de bescherming van de burgerluchtvaart tegen wederrechtelijke daden die een gevaar vormen voor de beveiliging van de burgerluchtvaart (hierna: gemeenschappelijke basisnormen). Tevens verschaft de verordening de basis voor een gemeenschappelijke interpretatie van Annex 17 van het Verdrag van Chicago inzake de internationale burgerluchtvaart (Stb. H 165). Artikel 1, tweede lid, bepaalt dat de doelstelling van de verordening wordt bereikt door het vaststellen van a) gemeenschappelijke regels en gemeenschappelijke basisnormen voor de beveiliging van de burgerluchtvaart en b) mechanismen voor toezicht op de naleving van deze regels en basisnormen.

2.2.1 Gemeenschappelijke basisnormen

Op grond van artikel 4, eerste lid, zijn de gemeenschappelijke basisnormen vastgesteld in een bijlage bij de verordening. De vaststelling van de gemeenschappelijke basisnormen is geschied in Bijlage I. Bijlage I is onderverdeeld in twaalf hoofdstukken, die telkens een ander aspect van de beveiliging van de burgerluchtvaart regelen. Deze onderverdeling in twaalf hoofdstukken wordt ook in op EG-verordening 300/2008 gebaseerde uitvoeringsverordeningen gehanteerd. De opbouw van bijlage I is als volgt:

- Hoofdstuk 1 betreft de beveiliging van luchthavens en bevat regels voor zaken als toegangscontrole en beveiligingsonderzoek van personeel en voertuigen.
- Hoofdstuk 2 betreft de zogeheten afgebakende zones van luchthavens, waarop alternatieve beveiligingsmaatregelen van toepassing mogen zijn.
- Hoofdstuk 3 gaat in op de beveiliging van luchtvaartuigen en geeft weer hoe luchtvaartuigen dienen te worden onderzocht en beschermd.
- Hoofdstuk 4 legt vast op welke wijze passagiers en handbagage gecontroleerd moeten worden en welke voorwerpen passagiers niet mee aan boord van een luchtvaartuig mogen nemen.
- Hoofdstuk 5 legt vast hoe ruimbagage gecontroleerd dient te worden.
- Hoofdstuk 6 geeft weer hoe vracht en post gecontroleerd dienen te worden en roept een stelsel van erkend agenten en bekende afzenders in het leven.
- Hoofdstuk 7 regelt welke beveiligingscontroles uitgevoerd dienen te worden ten aanzien van bedrijfspost- en materiaal van een luchtvaartmaatschappij.
- Hoofdstuk 8 regelt welke beveiligingscontroles uitgevoerd genomen dienen te worden ten aanzien

van vluchtbenodigdheden en roept een stelsel van erkend leveranciers en bekende leveranciers in het leven.
– Hoofdstuk 9 regelt welke beveiligingscontroles uitgevoerd dienen te worden ten aanzien van luchthavenbenodigdheden.
– Hoofdstuk 10 geeft weer welke beveiligingsmaatregelen dienen te gelden tijdens de vlucht.
– Hoofdstuk 11 stelt eisen ten aanzien van de indienstneming en opleiding van personeel.
– Hoofdstuk 12 geeft weer aan welke technische specificaties beveiligingsapparatuur dient te voldoen.

Overigens kende EG-verordening 300/2008 in eerste instantie slechts één bijlage, die 'de bijlage' werd genoemd. Met Verordening (EU) nr. 18/2010 van de Commissie van 8 januari 2010 tot wijziging van Verordening (EG) nr. 300/2008 van het Europees Parlement en de Raad wat specificaties betreft nationale kwaliteitsprogramma's op het gebied van de beveiliging van de burgerluchtvaart betreft (*PbEU* L 7/3) werd een tweede bijlage ingevoegd en de naam van de originele bijlage gewijzigd in 'bijlage I'.
Kenmerkend voor de gemeenschappelijke basisnormen is dat zij alleen voorschrijven wélke maatregelen moeten worden genomen, maar niet door welke entiteit of instantie. Dit laatste is aan de lidstaten om te bepalen. Daarnaast zijn de basisnormen tamelijk 'open' geformuleerd. Dit is blijkens overweging 5 van de preambule gedaan 'om tegemoet te komen aan de evoluerende risicobeoordelingen en om de introductie van nieuwe technologieën mogelijk te maken'. De verordening bevat daarom slechts 'de basisbeginselen voor de maatregelen die genomen moeten worden om de burgerluchtvaart te beveiligen tegen wederrechtelijke daden, zonder evenwel in te gaan op technische en procedurele bijzonderheden ten aanzien van de wijze waarop deze beginselen moeten worden toegepast'.
Vanwege steeds nieuwe dreigingen en modus operandi van degenen van wie de dreiging uitgaat is het noodzakelijk dat de Europese regelgeving zodanig flexibel is dat door het opstellen van nieuwe beveiligingsmaatregelen snel kan worden ingespeeld op nieuwe ontwikkelingen. Met het oog hierop, kunnen de gemeenschappelijke basisnormen op grond van artikel 4, tweede en derde lid, worden aangevuld door zogenaamde 'algemene maatregelen die beogen niet-essentiële onderdelen van de gemeenschappelijke basisnormen te wijzigen door deze aan te vullen' (hierna: algemene maatregelen) en 'gedetailleerde maatregelen voor de toepassing van de gemeenschappelijke basisnormen en algemene maatregelen' (hierna: gedetailleerde maatregelen). Algemene en gedetailleerde maatregelen zijn vastgesteld in EG-verordening 272/2009 en in de bijlage bij EU-verordening 185/2010. Op (delen van) luchtvaartterreinen waar weinig vliegbewegingen plaatsvinden of het risico op aanslagen anderszins beperkt is, kan het disproportioneel zijn om de gemeenschappelijke basisnormen onverkort toe te passen. Met het oog hierop, kunnen op grond van artikel 4, vierde lid, criteria worden vastgesteld om de lidstaten toe te staan om af te wijken van de gemeenschappelijke basisnormen. De vaststelling van deze criteria is geschied in EU-verordening 1254/2009. De algemene maatregelen, gedetailleerde maatregelen en criteria voor afwijking worden vastgesteld door de Europese Commissie volgens de procedure van artikel 290 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie. De Europese Commissie wordt daarbij ingevolge artikel 19 bijgestaan door een comité (het zogenaamde 'Regelgevend Comité voor de beveiliging van de burgerluchtvaart').

2.1.2 Overige onderwerpen

Behalve de gemeenschappelijke basisnormen, regelt EG-verordening 300/2008 verschillende andere onderwerpen die in het kader van dit wetsvoorstel van belang zijn, waaronder:
a) Artikel 6 van de verordening geeft de lidstaten de bevoegdheid om maatregelen vast te stellen die strenger zijn dan de gemeenschappelijke basisnormen. Dergelijke strengere maatregelen moeten relevant, objectief en niet-discriminerend en proportioneel zijn. De Europese Commissie moet door de lidstaten in kennis worden gesteld van de door een lidstaat getroffen strengere maatregelen. Na ontvangst van een kennisgeving stelt de Europese Commissie de overige lidstaten op de hoogte van deze maatregelen.
b) Artikel 9 van de verordening verplicht de lidstaten om één bevoegde autoriteit aan te wijzen die verantwoordelijk is voor de coördinatie van en het toezicht op de toepassing van de gemeenschappelijke basisnormen.
c) De artikelen 10 en 11 verplichten de lidstaten tot het opstellen, toepassen en in stand houden van een nationaal programma voor de beveiliging van de burgerluchtvaart (hierna: Nationaal beveiligingsprogramma) en een nationaal kwaliteitscontroleprogramma (hierna: Nationaal kwaliteitscontroleprogramma). In het Nationaal beveiligingsprogramma worden de verantwoordelijkheden voor de toepassing van de gemeenschappelijke basisnormen vastgelegd en worden de daartoe door luchthavenexploitanten, luchtvaartmaatschappijen en andere entiteiten te nemen maatregelen beschreven. Het Nationaal beveiligingsprogramma moet door luchthavenexploitanten, luchtvaartmaatschappijen en andere entiteiten in acht worden genomen bij het vaststellen van hun eigen beveiligingsprogramma's. Met het oog hierop, dient de bevoegde autoriteit de betrokken partijen op 'need to know'-basis op de hoogte te stellen van de voor hen relevante delen

van het Nationaal beveiligingsprogramma. Het Nationaal kwaliteitscontroleprogramma dient om de kwaliteit van de beveiliging van de burgerluchtvaart te controleren en om na te gaan of aan de verordening en het Nationaal beveiligingsprogramma is voldaan. Het Nationaal kwaliteitscontrole-programma moet voldoen aan de specificaties die zijn vastgesteld in bijlage II bij de verordening. Deze specificaties hebben onder meer betrekking op het toezicht op de naleving, beveiligings-audits, rapportering en onderzoeken (zie hierna § 6 voor een nadere toelichting).

d) De artikelen 12, 13 en 14 van de verordening verplichten luchthavenexploitanten, luchtvaartmaatschappijen en andere entiteiten tot het opstellen, toepassen en in stand houden van een eigen beveiligingsprogramma. In dit beveiligingsprogramma dient te worden beschreven welke methoden en procedures door de luchthavenexploitant, de luchtvaartmaatschappij of de entiteit worden gevolgd om te voldoen aan de verordening en het Nationaal beveiligingsprogramma. Het programma dient tot slot bepalingen te bevatten inzake interne kwaliteitscontrole.

e) Artikel 18 bepaalt dat maatregelen die rechtstreekse gevolgen hebben voor passagiers in het algemeen door de Europese Commissie bekend dienen te worden gemaakt. Een uitzondering hierop geldt voor door de Europese Commissie vastgestelde gedetailleerde maatregelen (artikel 4, derde lid) of procedures om lidstaten toe te staan om af te wijken van de gemeenschappelijke basisnormen (artikel 4, vierde lid), door de lidstaten vastgestelde strengere maatregelen (artikel 6, eerste lid) en door derde landen vereiste beveiligingsmaatregelen die afwijken van de gemeenschappelijke basisnormen (artikel 7, eerste lid), voor zover de voornoemde maatregelen en procedures gevoelige beveiligingsinformatie bevatten. Deze maatregelen en procedures dienen op grond van artikel 18 te worden beschouwd als 'gerubriceerde EU-gegevens' in de zin van Besluit 2001/844/EG, EGKS, Euratom van de Commissie van 29 november 2001 tot wijziging van haar reglement van orde (*Pb* 2001, L 317). Gerubriceerde maatregelen en procedures zijn vastgesteld in het Besluit van de Commissie van 13 april 2010 houdende vaststelling van gedetailleerde maatregelen voor de tenuitvoerlegging van de gemeenschappelijke normen voor de beveiliging van de burgerluchtvaart, zoals vermeld in artikel 18, onder a), van Verordening (EG) nr. 300/2008 (hierna: het gerubriceerde Commissiebesluit). Dit besluit is gerubriceerd omdat in het belang van de beveiliging van de burgerluchtvaart niet alle details omtrent beveiligingsmaatregelen openbaar gemaakt kunnen worden.

f) Van belang tot slot is dat artikel 21 van de verordening de lidstaten verplicht om regels vast te stellen betreffende de sancties die gelden voor overtredingen van deze verordening. Deze sancties moeten doeltreffend, evenredig en afschrikwekkend zijn.

2.2 EG-verordening 272/2009

EG-verordening 272/2009 bevat algemene maatregelen die dienen ter aanvulling van de in de bijlage bij EG-verordening 300/2008 vastgestelde gemeenschappelijke basisnormen. In de bijlage bij de verordening worden algemene beginselen vastgesteld met betrekking tot beveiligingsonderzoeken, toegangscontroles, beveiligingscontroles, en beveiligingsdoorzoekingen, en met betrekking tot verboden voorwerpen, erkenning van de gelijkwaardigheid van derde landen, rekrutering van personeel, opleiding, bijzondere beveiligingsprocedures en vrijstellingen van beveiligingscontroles.

2.3 EU-verordening 185/2010

Het doel van EU-verordening 185/2010 is, blijkens artikel 1, het vaststellen van algemene en gedetailleerde maatregelen voor de uitvoering van de gemeenschappelijke basisnormen. De vaststelling van deze algemene en gedetailleerde maatregelen is geschied in een bijlage bij de verordening. De voorschriften uit deze bijlage zijn talrijk en kennen een hoge mate van gedetailleerdheid. Hierbij kan bijvoorbeeld worden gedacht aan lijsten van verboden voorwerpen in bagage, toegestane methoden voor het beveiligingsonderzoek van personen, bagage en vracht, normen waaraan detectieapparatuur moet voldoen en de kennis en vaardigheden waarin de verplichte opleidingen die door (beveiligings)personeel moeten worden gevolgd, dienen te resulteren.

2.4 EU-verordening 1254/2009

EU-verordening 1254/2009 bevat de criteria waaraan lidstaten moeten voldoen om te mogen afwijken van de gemeenschappelijke basisnormen en om alternatieve beveiligingsmaatregelen te mogen vaststellen. Op grond van artikel 1 mogen de lidstaten op basis van een lokale risicobeoordeling afwijken van de gemeenschappelijke basisnormen op luchthavens of afgebakende zones van luchthavens die alleen worden gebruikt door bepaalde categorieën luchtvaartuigen (o.a. luchtvaartuigen met een maximaal opstijggewicht van minder dan 15.000 kg en helikopters) of voor bepaalde categorieën vluchten (o.a. rechtshandhavingsvluchten, brandbestrijdingsvluchten en vluchten voor medische dienstverlening, nood- of reddingsdiensten).

2.5. EU-verordening 72/2010

Het stelsel van regelgeving op het gebied van de beveiliging van de burgerluchtvaart bestaat tevens uit EU-verordening 72/2010, waarin de procedures voor de inspecties die de Europese Commissie uitvoert om toezicht te houden op de toepassing van EG-verordening 300/2008 door de lidstaten, worden vastgesteld. De inspecties van de Europese Commissie hebben betrekking op bevoegde autoriteiten van de lidstaten en geselecteerde luchthavens, luchthavenexploitanten en entiteiten die de normen op het gebied van de beveiliging van de luchtvaart toepassen.

3. Uitvoering van de Europese verordeningen tot op heden

De Europese verordeningen zijn, zoals gezegd, op 29 juni 2010 in werking getreden. Vanwege de zeer korte periode tussen hun bekendmaking en inwerkingtreding, moesten zij vrijwel direct worden geïmplementeerd. Om die reden heeft de benodigde ‘operationalisering’ van de gemeenschappelijke basisnormen, zoals nader uitgewerkt in de algemene maatregelen en gedetailleerde maatregelen, tot op heden hoofdzakelijk plaatsgevonden op het niveau van de uitvoering en de lagere regelgeving.
Tot dusver zijn reeds de volgende stappen gezet om de Europese verordeningen te implementeren.
Om te beginnen is het Nationaal beveiligingsprogramma aangepast aan de Europese verordeningen. De verplichting tot het vaststellen van dit programma bestond al op basis van de door EG-verordening 300/2008 vervangen EG-verordening 2320/2002. Verder is het Nationaal Trainingsprogramma voor de Beveiliging van de Burgerluchtvaart (hierna: Nationaal trainingsprogramma) gewijzigd. De verplichting tot het vaststellen van dit programma stamt eveneens uit EG-verordening 2320/2002. Op grond van artikel 5, vijfde lid, van deze verordening moest iedere lidstaat een nationaal opleidingsprogramma op het gebied van de beveiliging van de burgerluchtvaart opstellen en uitvoeren, teneinde het boordpersoneel en het grondpersoneel in staat te stellen de voorschriften inzake de beveiliging van de burgerluchtvaart toe te passen en te reageren op wederrechtelijke daden. In EG-verordening 300/2008 is de verplichting tot het opstellen van een nationaal trainingsprogramma komen te vervallen. Een soortgelijke verplichting tot het vaststellen van een nationaal trainingsprogramma geldt echter nog steeds op basis van artikel 3.1.6 van Annex 17 bij het Verdrag van Chicago (Stb. H 165).
Ook is de Regeling uitvoering beveiliging burgerluchtvaart 2010 (Stcrt. 2010, nr. 15988) vastgesteld. Deze ministeriële regeling vervangt de Regeling uitvoering beveiliging burgerluchtvaart en bevat een aantal regels die nodig zijn ten behoeve van de uitvoering van de Europese verordeningen. De regeling bevat daartoe onder andere bepalingen omtrent het beveiligingsprogramma van de luchtvaartmaatschappij, de controle van personen en bagage, de controle van vracht en post en het achtergrondonderzoek van personen die betrokken zijn bij de beveiliging van de burgerluchtvaart. Ook heeft de Minister van Veiligheid en Justitie gebruik gemaakt van zijn aanwijzingsbevoegdheid ex artikel 37ab van de Luchtvaartwet om luchthavenexploitanten, luchtvaartmaatschappijen en entiteiten nieuwe of gewijzigde aanwijzingen te geven omtrent de uitvoering van verplichtingen die voortvloeien uit de Europese verordeningen.
Van belang tot slot is dat een ‘continue screening’ van bepaalde categorieën luchthavenpersoneel is ingevoerd. Hiertoe zijn het Besluit beveiliging burgerluchtvaart en het Besluit justitiële en strafvorderlijke gegevens aangepast (Stb. 2014, 585).
Met het onderhavige wetsvoorstel wordt de uitvoering van de Europese verordeningen wettelijk verankerd. Omdat luchthavenexploitanten, luchtvaartmaatschappijen en entiteiten de Europese verordeningen reeds toepassen, zullen de in dit wetsvoorstel voorgestelde wijzigingen geen gevolgen hebben voor de praktijk.

4. Aanwijzing verantwoordelijke instanties en entiteiten

Zoals in de inleiding al is aangegeven, dienen in de Luchtvaartwet de instanties en entiteiten te worden aangewezen die verantwoordelijk zijn voor de uitvoering van de verschillende beveiligingsmaatregelen die door de Europese verordeningen worden voorgeschreven. Op dit moment regelt de Luchtvaartwet met betrekking tot deze verantwoordelijkheidsverdeling dat de luchthavenexploitant verantwoordelijk is voor de beveiliging van het luchtvaartterrein (artikel 37b) en de controle van passagiers en hun bagage (artikel 37f). De luchtvaartmaatschappij is verantwoordelijk voor de controle van vracht en post (artikel 37j) en overige goederen (artikel 37g, tweede lid). Verder dienen luchthavenexploitanten, luchtvaartmaatschappijen, luchtvrachtagenten en postbedrijven ervoor zorg te dragen dat hun personeel, voor zover belast met bepaalde (beveiligings)taken of met toegang tot identificeerbare luchtvracht of luchtpost, een opleiding in het kader van de beveiliging van de burgerluchtvaart heeft gevolgd (artikel 37ag). In dit wetsvoorstel worden verschillende wijzigingen voorgesteld in de paragrafen 2, 3 en 4 over de verplichtingen van de luchthavenexploitant en de controle van personen, bagage en vracht. Deze wijzigingen zijn van hoofdzakelijk wetstechnische aard en strekken ertoe om de in de Luchtvaartwet vastgelegde verantwoordelijkheidsverdeling in lijn te brengen met de terminologie en systematiek van de Europese verordeningen. De voorgestelde wijzigingen sluiten aan bij de huidige praktijk en brengen daarin geen fundamentele wijzigingen

teweeg. In het artikelsgewijze gedeelte van de toelichting worden deze technische wijzigingen in meer detail toegelicht.

5. Uitwerking van het vereiste van een achtergrondonderzoek

5.1 Inleiding

Voor de beveiliging van de burgerluchtvaart is het van groot belang dat het (beveiligings)personeel dat betrokken is bij de controle van personen en hun bagage, of bij de verwerking van luchtvracht, luchtpost, of andere goederen, betrouwbaar is. De controle van personen en hun bagage en de verwerking van goederen zijn immers ‘kwetsbare processen’, waarbij de personen die de controle uitvoeren in de gelegenheid zijn om verboden voorwerpen aan de bagage, vracht of post toe te voegen. Om te waarborgen dat het personeel dat deze taken uitvoert, betrouwbaar is, schrijven de Europese verordeningen ten aanzien van diverse categorieën (beveiligings)personeel voor dat de betrokkene, voordat hij in dienst wordt genomen of toegang krijgt tot de om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zone van een luchthaven, aan een ‘achtergrondonderzoek’ of ‘aan de indienstname voorafgaande controle’ wordt onderworpen.
Een achtergrondonderzoek is onder meer verplicht voor (beveiligings)personeel dat in de om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zone van een luchthaven werkt. Ten aanzien van personeel dat beveiligingscontroles uitvoert op een andere locatie dan een om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zone van een luchthaven, mag op grond van de Europese verordeningen ook worden volstaan met een aan de indienstname voorafgaande controle. Dit geldt bijvoorbeeld ten aanzien van personen die onbegeleide toegang hebben tot identificeerbare luchtvracht of identificeerbare luchtpost die aan de vereiste beveiligingsmaatregelen is onderworpen. Een achtergrondonderzoek dient een controle van het strafregister ten aanzien van alle verblijfplaatsen van de betrokken persoon in ten minste de afgelopen vijf jaar te omvatten. Bij de aan de indienstname voorafgaande controle vindt geen controle van het strafregister plaats, maar kan de betrokkene volstaan met het overleggen van een door hem ondertekende verklaring waarin hij zijn eventuele criminele antecedenten in al zijn verblijfplaatsen in ten minste de afgelopen vijf jaar beschrijft. Zowel voor het achtergrondonderzoek als de aan de indienstname voorafgaande controle geldt dat het onderzoek ten minste om de vijf jaar moet worden herhaald.
De Europese verordeningen schrijven niet voor door welke instantie en volgens welke procedure het achtergrondonderzoek en de aan de indienstname voorafgaande controle moeten worden uitgevoerd. Op dit punt behoeven de Europese verordeningen dus aanvulling in de Luchtvaartwet. Hierna wordt toegelicht op welke wijze in het wetsvoorstel uitwerking is gegeven aan de Europese eisen ten aanzien van het achtergrondonderzoek en de aan de indienstname voorafgaande controle en welke keuzes daarbij zijn gemaakt. Hierna wordt eerst het voorgestelde artikel 37aea besproken (§ 5.2). In dit artikel wordt uitgewerkt op welke manieren een betrokkene kan voldoen aan het vereiste van een achtergrondonderzoek of aan de indienstname voorafgaande controle. Vervolgens wordt artikel 37aeb besproken. Dit artikel biedt een grondslag om personeel dat in het beveiligd gebied van een luchthaven werkt na afgifte van de VOG aan een zogenaamde ‘continue screening’ te onderwerpen.

5.2 Achtergrondonderzoek en aan de indienstname voorafgaande controle

Het voorgestelde artikel 37aea, eerste lid, geeft een uitwerking aan het door EU-verordening 185/2010 voorgeschreven achtergrondonderzoek. De hoofdregel is dat de betrokkene aan het vereiste van een achtergrondonderzoek kan voldoen door een VOG over te leggen. Als alternatief is het mogelijk een bewijs over te leggen waaruit blijkt dat de betrokkene een ander achtergrondonderzoek heeft ondergaan dat voldoet aan de voorwaarden uit de Europese verordeningen. Onder dit alternatieve achtergrondonderzoek valt bijvoorbeeld het achtergrondonderzoek op basis van de Wet particuliere beveiligingsorganisaties en recherchebureaus (Wpbr). De regeling dat personen die reeds met succes een ‘alternatief achtergrondonderzoek’ hebben ondergaan geen VOG hoeven over te leggen is getroffen om dubbele screening zoveel mogelijk te voorkomen.
In het derde lid van het voorgestelde artikel 37aea is een regeling getroffen met betrekking tot personeel dat een vertrouwensfunctie vervult. Het derde lid bepaalt dat indien de betrokkene een vertrouwensfunctie vervult, het eerste lid niet van toepassing is. In dat geval moet de betrokkene, in plaats van een VOG of een bewijs van het ondergaan van een alternatief achtergrondonderzoek, een verklaring van geen bezwaar (VGB) kunnen overleggen. Doordat het derde lid is geformuleerd als een uitzondering op het eerste lid, wordt buiten twijfel gesteld dat iemand die een vertrouwensfunctie vervult, altijd over een VGB moet beschikken. Een VOG of Wpbr-screening volstaat in dat geval niet. Heeft een persoon die een vertrouwensfunctie vervult reeds een Wpbr-screening ondergaan, dan zal diegene ingevolge het derde lid dus alsnog een veiligheidsonderzoek op basis van de Wet veiligheidsonderzoeken moeten ondergaan.
Op grond van de Europese verordeningen kan ten aanzien van bepaalde categorieën personeel zoals gezegd worden volstaan met een aan de indienstname voorafgaande controle. Met het oog hierop is in het voorgestelde artikel 37aea, tweede lid, een vrijstellingsmogelijkheid opgenomen. Op grond van

deze bepaling kan de Minister van Veiligheid en Justitie vrijstelling verlenen van het vereiste dat de betrokkene een VOG moet kunnen overleggen of een alternatief achtergrondonderzoek moet hebben ondergaan. Van deze vrijstellingsmogelijkheid kan alleen gebruik worden gemaakt in de gevallen waarin op grond van de Europese verordeningen kan worden volstaan met een aan de indienstname voorafgaande controle. Conform punt 11.1.4 van de bijlage bij EU-verordening 185/2010 wordt de vrijstelling verleend op voorwaarde dat de betrokkene een door hem ondertekende verklaring overlegt waarin zijn eventuele criminele antecedenten in al zijn verblijfplaatsen in tenminste de afgelopen vijf jaar in detail worden toegelicht. Van deze vrijstellingsmogelijkheid zal minimaal gebruik worden gemaakt, omdat de controle van het strafregister een belangrijke indicatie geeft over de betrouwbaarheid van het personeel, een cruciaal gegeven bij het totaalpakket aan beveiligingsmaatregelen.
Zoals gezegd, wordt een deel van het luchthavenpersoneel dat op grond van het eerste lid over een VOG moet beschikken, aan een zogenaamde 'continue screening' onderworpen. Deze doorlopende controle is momenteel geregeld in artikel 11a van het Besluit beveiliging burgerluchtvaart en artikel 22c van het Besluit justitiële en strafvorderlijke gegevens. In dit wetsvoorstel wordt voorgesteld deze regeling over te hevelen naar de Luchtvaartwet, teneinde de registratie en het gebruik van het Burgerservicenummer ten behoeve van continue screening mogelijk te maken (zie hierna § 5.3). Op dit moment geldt de continue screening alleen voor personeel dat toegang heeft tot om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zones op een luchthaven waar passagiers niet mogen komen. Voor personeel dat alleen toegang heeft tot de om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zones waar ook passagiers mogen komen, achten wij een VOG afdoende. De reden hiervoor is dat personeel dat alleen in die gebieden kan komen waar passagiers mogen, komen feitelijk niets meer of minder kan dan passagiers.
Op grond van de Europese verordeningen dienen het achtergrondonderzoek en de aan de indienstname voorafgaande controle tenminste om de vijf jaar worden herhaald. Met het oog hierop, is in het vierde lid geregeld dat het achtergrondonderzoek en de aan de indienstname voorafgaande controle, zoals uitgewerkt in het eerste tot en met het derde lid, met een bij algemene maatregel van bestuur te bepalen frequentie worden herhaald.
Samengevat is voor het verkrijgen van een toegangsbewijs dat personeel toegang geeft tot het beveiligd gebied van een luchthaven op grond van de Europese verordeningen een achtergrondonderzoek vereist. Dit betreft thans de door de Minister van Veiligheid en Justitie aangewezen luchthavens Amsterdam Airport Schiphol, Eindhoven Airport, Rotterdam The Hague Airport, Maastricht Aachen Airport en Groningen Airport Eelde. Voor de om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zones van de luchthavens waar geen passagiers mogen komen, wordt het achtergrondonderzoek ingevuld door middel van een verklaring van geen bezwaar (VGB) of een verklaring omtrent het gedrag (VOG) waarbij doorlopend wordt beoordeeld of sprake is van nieuwe justitiële gegevens terzake van een strafbaar feit dat – indien op dat moment door de houder van het toegangsbewijs een aanvraag voor een VOG zou worden ingediend – ertoe leidt dat de VOG niet zou worden afgegeven. Deze doorlopende beoordeling wordt aangeduid als continue screening. Voor ander personeel dat in de om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zones werkt, is een VOG afdoende. De reden hiervoor is dat het desbetreffende personeel feitelijk niets meer of minder kan dan passagiers. Ten aanzien van personeel dat beveiligingscontroles uitvoert op een andere locatie dan een om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zone van een luchthaven, kan de Minister van Veiligheid en Justitie onder voorwaarden vrijstelling verlenen van het VOG-vereiste en het vereiste van een 'alternatief achtergrondonderzoek'. Van deze vrijstellingsmogelijkheid zal terughoudend gebruik worden gemaakt.

5.3 Continue screening van luchthavenpersoneel

Het voorgestelde artikel 37aeb biedt een grondslag voor de continue screening van luchthavenpersoneel. Hierbij wordt na uitgifte van de initiële VOG gecontroleerd of van betrokkene nieuwe relevante justitiële gegevens bekend worden. Indien dit het geval is, dient een nieuwe VOG aangevraagd te worden.
De continue screening van luchthavenpersoneel is op dit moment al geregeld in artikel 11a van het Besluit beveiliging burgerluchtvaart en artikel 22c van het Besluit justitiële en strafvorderlijke gegevens. Dat nu wordt voorgesteld de continue screening van luchthavenpersoneel in de Luchtvaartwet te regelen, houdt verband met de wens om gebruik van het Burgerservicenummer (BSN) ten behoeve van continue screening mogelijk te maken. Continue screening kan het meest nauwkeurig worden uitgevoerd met gebruik van een uniek identificerend nummer zoals het BSN. Dit verkleint de kans op vergissingen bij de controle van de gegevens van een betrokkene in het Justitieel Documentatiesysteem. Omdat uit de Wet bescherming persoonsgegevens volgt dat het BSN alleen gebruikt mag worden voor bij wet aangewezen doeleinden, kon het gebruik van het BSN ten behoeve van continue screening niet in het Besluit beveiliging burgerluchtvaart worden geregeld. Daarom wordt voor de identificatie van de te controleren personen nu nog gebruik gemaakt van andere identificerende gegevens, zoals de voor- en achternaam van de betrokken persoon. Na de inwerkingtreding van het voorgestelde artikel 37aeb, kan de regeling van de continue screening van luchthavenpersoneel in het Besluit beveiliging burgerluchtvaart (grotendeels) komen te vervallen.
Voor de registratie en verstrekking van het BSN ten behoeve van continue screening is een Privacy

Impact Assessment (PIA) uitgevoerd. De uitkomst van deze PIA is dat het gebruik van het BSN van de te controleren personen noodzakelijk is voor de goede uitvoering van de continue screening. Registratie van het BSN minimaliseert zoals gezegd de kans op vergissingen bij de controle van de gegevens van een betrokkene in het Justitieel documentatieregister. Aan het gebruik van het BSN zijn beperkte privacyrisico's verbonden. Een risico is dat een onbevoegd persoon de hand weet te leggen op de lijst met te controleren personen en hun BSN. Dit is een risico, omdat het BSN gebruikt kan worden voor het plegen van identiteitsfraude. De kans dat dit risico zich voordoet, moet echter als klein worden ingeschat. Door de betrokken partijen (de Dienst Justis van het Ministerie van Veiligheid en Justitie, de Justitiële Informatiedienst en de deelnemende luchthavens) zullen maatregelen worden getroffen om privacyrisico's te minimaliseren. Zo zal de lijst met pashouders en hun BSN door de luchthavens aan de Justitiële Informatiedienst versleuteld worden aangeleverd en zullen de luchthavens de oude lijsten met pashouders niet langer bewaren dan noodzakelijk.

5.3.1 Achtergrond invoering continue screening

Voor het verkrijgen van een toegangsbewijs dat onbegeleid toegang geeft tot de om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zone van een luchthaven was voorheen in alle gevallen een veiligheidsonderzoek, uitgevoerd door of namens de Algemene Inlichtingen- en Veiligheidsdienst (hierna: AIVD), verplicht en diende een VGB te worden overlegd. In het kader van de periodieke herijking van het aanwijzingsbesluit voor vertrouwensfuncties in de burgerluchtvaart die in 2012 heeft plaatsgevonden, is onderzoek verricht naar alternatieven voor de VGB, die voor bepaalde functies een gelijkwaardig veiligheidsniveau kunnen bieden. Dit onderzoek heeft ertoe geleid dat voor een aantal functies de VGB niet langer verplicht is gesteld. In plaats daarvan is voor sommige functies gekozen voor een verplichte VOG, eventueel gekoppeld aan continue screening. Dit houdt mede verband met de gedurende de afgelopen jaren sterk toegenomen fysieke beveiligingsmaatregelen op de luchthavens. De continue screening, die enkele jaren geleden in de taxibranche en in de kinderopvang is ingevoerd, biedt een goed alternatief om te waarborgen dat strafrechtelijke antecedenten van personen die reeds werkzaam zijn op de luchthaven, zo snel mogelijk worden opgemerkt zodat het toegangsbewijs wordt ingetrokken.
Met de invoering van de continue screening in de burgerluchtvaart is tevens uitvoering gegeven aan de aanbevelingen van de Commissie Oord (Kamerstukken II 2004/04, 28 404, nr. 30) over de veiligheidssituatie op de luchthaven Schiphol. De Commissie Oord heeft aanbevolen om voor personeel dat op die luchthaven werkzaam is een meer dynamische vorm van het achtergrondonderzoek in te voeren. Deze aanbeveling heeft eerder geleid tot de invoering van een meer dynamische vorm van screening bij de VGB.
Continue screening is een aanvullende vorm van screening bij een reguliere VOG. Voordat de beslissing is genomen om in de burgerluchtvaart tot deze vorm van screening over te gaan, is een zorgvuldige afweging gemaakt tussen de extra last die op werknemers en werkgevers wordt gelegd (bestaande uit inperking van het grondrecht op bescherming van de persoonlijke levenssfeer en verhoging van administratieve lasten) en de afname van de risico's voor de samenleving die daarmee wordt bereikt. Bij het maken van de afweging met betrekking tot de inperking van het grondrecht op bescherming van de persoonlijke levenssfeer, is meegewogen dat de personen die nu aan continue screening worden onderworpen voorheen zoals gezegd een veiligheidsonderzoek door de AIVD ondergingen. Een dergelijk AIVD-veiligheidsonderzoek maakt een grotere inbreuk op de privacy dan continue screening, alleen al vanwege het feit dat de partner van de betreffende persoon ook wordt gescreend. De screening door middel van een VOG, die is gekoppeld aan continue screening, betekent voor deze personen een screening die minder inbreuk maakt op hun privacy zonder dat dit gevolgen heeft voor het veiligheidsniveau op het luchtvaartterrein. Deze afweging heeft geleid tot de keuze voor deze aanvullende vorm van screening in de burgerluchtvaart, omdat sprake is van omstandigheden die recht doen aan het belang van de samenleving en alle inspanningen rechtvaardigen.
De burgerluchtvaart betreft een sector waarbinnen zeer kwetsbare processen plaatsvinden. Het personeel werkzaam binnen de burgerluchtvaart heeft direct toegang tot de (om beveiligingsredenen) beperkt toegankelijke zones op een luchthaven, zoals de bagagekelder en platformen. Dergelijke functies vereisen een hoge mate van integriteit, waardoor in deze sector continue screening is gerechtvaardigd. Indien de persoon na afgifte van zijn VOG een bijschrijving in de justitiële documentatie krijgt van een relevant strafbaar feit is de betreffende persoon mogelijk niet langer geschikt voor werk in gebieden waar kwetsbare processen plaatsvinden. Zolang dit niet bekend is bij de luchthaven, blijven de personen een toegangsbewijs met autorisaties behouden en blijven zij toegang hebben tot de om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zones van luchthaventerreinen en deze kwetsbare processen, met mogelijke gevolgen zoals hiervoor benoemd. Dit achten wij ongewenst.
Het systeem van continue screening in de burgerluchtvaart is gebaseerd op het systeem dat wordt toegepast in de taxibranche (Stb. 2011, 314) en de kinderopvang (Stb. 2013, 40). Vanaf juli 2011 worden taxichauffeurs die in het bezit zijn van de chauffeurskaart continu gecontroleerd. Uit de eerste resultaten blijkt dat de continue screening van taxichauffeurs effect heeft. In de periode van januari 2013 tot en met oktober 2013 heeft de Dienst Justis van het Ministerie van Veiligheid en Justitie ruim 3.500 meldingen over nieuwe justitiële gegevens van taxichauffeurs ontvangen. Na beoordeling door

Justis is in totaal 264 keer een signaalbrief naar de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) gestuurd. De continue screening wordt vanaf 1 maart 2013 ook toegepast in de kinderopvang. In deze sector komen elke maand ongeveer 250 van de 150.000 kinderopvangmedewerkers in contact met justitie. In de periode van 1 maart 2013 tot 1 maart 2014 zijn 93 medewerkers middels continue screening geweerd uit de kinderopvang. Het gaat dan vooral over nieuwe justitiële gegevens die verband houden met het gebruik van geweld, op afstand gevolgd door zedendelicten. De Minister van SZW heeft bij brief aan de Tweede Kamer onderzoeks- en monitorresultaten met betrekking tot de continue screening gepresenteerd en aangegeven dat het beleid voor continue screening daadwerkelijk doet wat ermee wordt beoogd, namelijk op systematische wijze bijdragen aan de vergroting van de veiligheid van kinderen (Kamerstukken II, 2013/14, 31 322, nr. 224).

5.3.2 Werkwijze continue screening luchthavenpersoneel

Ten behoeve van de uitvoering van de continue screening in de burgerluchtvaart dient de exploitant van een luchtvaartterrein een lijst bij te houden met gegevens van de personen van wie het toegangsbewijs is gekoppeld aan een VOG met continue screening. De exploitant levert de beheerder van de justitiële documentatie, de Justitiële Informatiedienst van het Ministerie van Veiligheid en Justitie, periodiek een actuele lijst van deze personen. De Justitiële Informatiedienst controleert doorlopend of zich met betrekking tot deze personen mutaties voordoen in de justitiële documentatie. Indien dit het geval is, stuurt de Justitiële Informatiedienst op grond van het Bjsg een signaal aan het Centraal Orgaan Verklaring Omtrent Gedrag (COVOG) van de Dienst Justis. Het COVOG maakt vervolgens een voorlopige beoordeling aan de hand van screeningsprofielen en beoordeelt of het strafbare feit van invloed zou zijn geweest op het verkrijgen van de VOG. Daarbij worden alle justitiële antecedenten betrokken in de beoordeling en bekeken of deze in de weg staan aan het opnieuw verlenen van een VOG. Als dit het geval is, stuurt de Dienst Justis de exploitant van het luchtvaartterrein een zogenaamde 'signaalbrief'. In deze signaalbrief wordt de exploitant op de hoogte gesteld van het feit dat er een relevante mutatie heeft plaatsgevonden in de justitiële documentatie over de betrokken persoon. De exploitant wordt in deze brief niet op de hoogte gesteld van de delicten zelf.
Als de exploitant een signaalbrief ontvangt, blokkeert hij direct het toegangsbewijs en stelt hij een redelijke termijn vast waarbinnen betrokkene een nieuwe VOG moet overleggen. Hiermee wordt gerealiseerd dat een medewerker ten aanzien van wie vanwege de mutatie in de justitiële documentatie twijfel is ontstaan over zijn of haar betrouwbaarheid, niet langer toegang heeft tot de beperkt toegankelijke gebieden van het luchtvaartterrein. Bij het bepalen van de redelijke termijn waarbinnen de medewerker een nieuwe VOG moet overleggen, zal de exploitant rekening moeten houden met de beslistermijnen die in de Wjsg zijn vastgelegd. Op grond van artikel 37 Wjsg wordt op een aanvraag met betrekking tot de afgifte van de verklaring omtrent het gedrag van een natuurlijk persoon binnen vier weken na ontvangst van de aanvraag beslist. Indien de Minister van Veiligheid en Justitie voornemens is afwijzend te beslissen op de aanvraag, beslist hij binnen acht weken na ontvangst van de aanvraag. Indien betrokkene niet binnen een redelijke termijn een nieuwe VOG overlegt, wordt zijn toegangsbewijs door de exploitant permanent ingenomen. Samengevat betekent dit dat personen die een strafbaar feit hebben gepleegd of daarvan worden verdacht en daardoor een risico opleveren voor de veiligheid op een luchtvaartterrein, op een snelle wijze uit de kwetsbare processen en de beveiligde gebieden worden geweerd. Deze wijze van doorlopend screenen heeft een positief effect op de veiligheid van luchtvaartterreinen.

6. Werving en opleiding van personeel

Zoals in de inleiding al is aangeven, vormt de werving en opleiding van personeel, naast het achtergrondonderzoek, een tweede onderwerp uit de Europese verordeningen dat nadere uitwerking in de Luchtvaartwet behoeft. De Europese verordeningen stellen verschillende eisen op dit gebied. Deze eisen zijn nader uitgewerkt in hoofdstuk 11 van de bijlage bij EU-verordening 185/2010. In kort bestek, houden deze eisen het volgende in. Personeel dat wordt geworven om de in de Europese verordeningen gespecificeerde beveiligingsmaatregelen toe te passen, alsmede hun opleiders of instructeurs, moeten met succes een achtergrondonderzoek hebben ondergaan (punt 11.1, 11.2 en 11.5.2). Voor een deel van het personeel mag ook worden volstaan met een aan de indienstname voorafgaande controle. Daarnaast moeten het personeel en hun instructeurs de relevante opleiding hebben gevolgd en na afronding daarvan een periodieke herhalingsopleiding volgen (punt 11.2.2, 11.2.3, 11.4 en 11.5.5). EU-verordening 185/2010 bevat in de bijlage een lijst met relevante opleidingen en werkt tot in detail uit in welke kennis en vaardigheden deze opleidingen moeten resulteren. Een deel van het personeel en de instructeurs moet in aanvulling hierop ook 'gecertificeerd' zijn (punt 11.3.1 en 11.5.4). Een certificering is 'een formele beoordeling en bevestiging door of namens de bevoegde autoriteit waaruit blijkt dat de persoon in kwestie met succes de relevante opleiding heeft gevolgd en over de nodige vaardigheden beschikt om de hem toegewezen taken op een aanvaardbaar niveau uit te voeren' (punt 11.0.2). Personeel dat is gecertificeerd moet, afhankelijk van zijn taak of functie, tenminste om de drie of vijf jaar opnieuw worden gecertificeerd of goedgekeurd (punt 11.3.1, onderdeel b en c). Tot slot moeten de wervings-, opleidings-, en certificeringsgegevens van alle

opgeleide personen tenminste voor de duur van hun contract bewaard worden (punt 11.1.8, 11.2.1.4 en 11.3.5). Dit betreft een feitelijke verplichting voor de werkgever van de betrokken persoon.
De hiervoor genoemde eisen zijn in dit wetsvoorstel uitgewerkt in een nieuwe paragraaf 5 ('Werving en opleiding van personeel'). Daarbij is zoveel mogelijk aangesloten bij de bestaande praktijk zoals die is vastgelegd in het Nationaal trainingsprogramma. In het artikelsgewijze gedeelte van deze toelichting wordt nader ingegaan op de manier waarop in paragraaf 5 invulling is gegeven aan de Europese eisen op het gebied van de werving en opleiding van personeel (zie onderdeel V).

7. Handhaving

7.1 Europese eisen aan de handhaving

In EG-verordening 300/2008 worden verschillende eisen gesteld aan het toezicht op de naleving en de handhaving van de gemeenschappelijke basisnormen.
Artikel 11 van EG-verordening verplicht de lidstaten tot het opstellen, toepassen en in stand houden van een nationaal kwaliteitscontroleprogramma. Het doel van dit programma is na te gaan of maatregelen voor de beveiliging van de burgerluchtvaart effectief en goed worden toegepast. Daarbij dient het toezicht op een zodanige wijze te worden uitgevoerd dat tekortkomingen snel worden opgespoord en gecorrigeerd. Het programma dient daartoe te voldoen aan de specificaties die zijn uiteengezet in bijlage II van EG-verordening 300/2008. Deze specificaties hebben onder meer betrekking op de bevoegdheden van de bevoegde autoriteit, de taken en verantwoordelijkheden van de bij het toezicht betrokken partijen, de opleidingseisen voor en de bevoegdheden van de nationale inspecteurs, de planning van het toezicht en de afwegingen die daaraan ten grondslag liggen, de methoden en het instrumentarium waarmee het toezicht wordt uitgeoefend, de classificatie van de naleving, het rechtzetten van tekortkomingen en de handhavingsmaatregelen die kunnen worden ingezet, de opslag en verwerking van de toezichtresultaten en de rapportering van en de communicatie over de toezichtresultaten aan de relevante partijen.
Artikel 21 van EG-verordening 300/2008 vereist dat de lidstaten regels vaststellen betreffende de sancties die gelden voor overtredingen van de verordening en de nodige maatregelen nemen om te zorgen dat ze worden toegepast. De sancties moeten doeltreffend, evenredig en afschrikwekkend zijn. Artikel 21 is nader uitgewerkt in punt 2.1 van bijlage II van verordening 300/2008. Dit artikel verplicht de lidstaten om de bevoegde autoriteit de nodige bevoegdheden te verlenen voor het toezicht op en de handhaving van alle voorschriften van EG-verordening 300/2008 en de uitvoeringsbepalingen daarvan, inclusief de bevoegdheid om sancties vast te stellen overeenkomstig artikel 21.

7.2 Uitwerking van de Europese eisen

Het toezicht op de naleving is geregeld in het gewijzigde artikel 37t. Op grond van het eerste lid van deze bepaling is de commandant van de Koninklijke marechaussee belast met het toezicht op de naleving van het bepaalde bij of krachtens afdeling 3A, dan wel van verplichtingen die voortvloeien uit een Europese verordening voor zover deze betrekking heeft op de beveiliging van de burgerluchtvaart en voor het toezicht daarop geen andere autoriteit is aangewezen. De Minister van Veiligheid en Justitie kan daartoe aanwijzingen geven.
Het toezicht op de naleving vindt plaats op basis van het Nationaal kwaliteitscontroleprogramma. Dit programma wordt in stand gehouden door de Minister van Veiligheid en Justitie en bevat richtsnoeren over de wijze waarop het toezicht op de naleving van Afdeling 3A en de Europese verordeningen dient te worden uitgevoerd en verantwoord. Indien uit een controle blijkt dat een beveiligingsmaatregel niet of niet correct wordt uitgevoerd, volgt de Koninklijke marechaussee een vast stramien, dat bestaat uit een aantal vaste stappen die moeten worden gevolgd bij het verhelpen van een geconstateerde tekortkoming, zoals het geven van adviezen en aanbevelingen, of het geven van een waarschuwing, alvorens wordt overgegaan tot handhaving. Indien het om een ernstige of herhaaldelijke tekortkoming gaat, kunnen één of meerdere van deze stappen worden overgeslagen en direct worden overgegaan tot handhaving. Het Nationaal kwaliteitscontroleprogramma geldt als een aanwijzing in de zin van artikel 37t.
Zoals gezegd, dient de bevoegde autoriteit de bevoegdheid te hebben om alle voorschriften van EG-verordening 300/2008 en de uitvoeringsbepalingen daarvan te handhaven. Met het oog hierop, stelt het gewijzigde artikel 37u buiten twijfel dat de minister van Veiligheid en Justitie niet alleen bij overtreding van het bepaalde bij of krachtens Afdeling 3A van de Luchtvaartwet een last onder bestuursdwang kan opleggen, maar ook bij overtreding van EG-verordening 300/2008 en de uitvoeringsbepalingen daarvan. Op grond van artikel 5:32 van de Algemene wet bestuursrecht heeft de minister daarmee tevens de bevoegdheid om een last onder dwangsom op te leggen.
De last onder bestuursdwang en last onder dwangsom zijn doeltreffende, evenredige en afschrikwekkende sancties. Als een luchtvaartexploitant, luchtvaartmaatschappij of entiteit ernstig of herhaaldelijk tekort schiet bij het naleven van verplichtingen uit de Europese verordeningen, dan vergt het belang van de beveiliging van de burgerluchtvaart dat deze overtreding zo snel mogelijk wordt beëindigd. Het opleggen van een last onder bestuursdwang of dwangsom is daartoe een geschikt middel. Beide

sancties geven de overtreder een financiële prikkel om zijn overtreding zo snel mogelijk te beëindigen. Toepassing van de last onder bestuursdwang geschiedt in beginsel op kosten van de overtreder (art. 5:25 Awb). Bij de last onder dwangsom bestaat de financiële prikkel uit de dwangsom die de overtreder verbeurt als hij de last overtreedt. De hoogte van de dwangsom dient daarbij in een redelijke verhouding tot de zwaarte van het geschonden belang en de beoogde werking van de sanctie te staan (art. 5:32b Awb).

8. Wijziging van de Luchtvaartwet BES

Zoals in de inleiding is aangegeven, noopt de wijziging van de Luchtvaartwet ook tot wijziging van de Luchtvaartwet BES. Voorgesteld wordt om Afdeling 3A van hoofdstuk IV van de Luchtvaartwet over te hevelen naar de Luchtvaartwet BES. Met het oog op de uitvoerbaarheid van de bepalingen uit Afdeling 3A op de BES-eilanden, zijn enkele noodzakelijke aanpassingen verricht. Op die manier wordt bewerkstelligd dat na inwerkingtreding van de wijziging van de Luchtvaartwet op de BES-eilanden de regels uit de huidige Afdeling 3A van hoofdstuk IV van de Luchtvaartwet (in aangepaste vorm) kunnen blijven gelden. Materieel blijft het rechtsregime dat voor de BES-eilanden geldt dus grotendeels ongewijzigd.
Van de gelegenheid is gebruik gemaakt om hoofdstuk IV van de Luchtvaartwet BES beter te laten aansluiten op de voor de BES-eilanden geldende verplichtingen op grond van Annex 17 van het Verdrag van Chicago (Stb. H 65). In de Luchtvaartwet BES worden daartoe enkele nieuwe bepalingen ingevoegd en enkele bestaande bepalingen gewijzigd. Deze nieuwe bepalingen en wijzigingen strekken ertoe de uitvoering van de verdragsverplichtingen uit Annex 17 wettelijk te verankeren en hebben geen ingrijpende gevolgen voor de BES-eilanden, aangezien de maatregelen die op de BES-eilanden worden uitgevoerd ter beveiliging van de burgerluchtvaart reeds conform Annex 17 zijn. De aangebrachte wijzigingen en nieuwe bepalingen zullen in het artikelsgewijze gedeelte nader worden toegelicht.

9. Regeldruk en financiële gevolgen

9.1 Inleiding

Om de regeldrukgevolgen en financiële gevolgen van nieuwe wetgeving in kaart te brengen dienen de nalevingskosten van wetsvoorstellen te worden berekend. Nalevingskosten kunnen worden onderverdeeld in inhoudelijke nalevingskosten (kosten die burgers, bedrijven of professionals maken om te voldoen aan de inhoudelijke verplichtingen die wet- en regelgeving stelt), financiële kosten (kosten voor het voor het voldoen aan betalingsverplichtingen in verband met heffingen, leges e.d.), en administratieve lasten (kosten die de burger, bedrijf of professional maakt om te voldoen aan informatieverplichtingen voortvloeiend uit de regelgeving van de overheid). De combinatie van administratieve lasten en inhoudelijke nalevingskosten wordt ‘regeldruk’ genoemd. Hierna zal achtereenvolgens uiteen worden gezet in hoeverre het wetsvoorstel leidt tot extra inhoudelijke nalevingskosten (§ 9.2), administratieve lasten (§ 9.3) en financiële kosten (§ 9.4).
Voor de berekening van de nalevingskosten die gepaard gaan met de uitvoering van dit wetsvoorstel is van belang dat dit wetsvoorstel de uitvoering regelt van een aantal samenhangende Europese verordeningen. Bij het berekenen van de kosten van regeldruk die uitgaat van implementatiewetgeving, geldt als uitgangspunt dat de regeldruk die wordt veroorzaakt door de te implementeren Europese verordening(en) in beginsel niet wordt meegeteld. Deze regeldruk kan immers volledig aan de Europese wetgeving worden toegeschreven. Worden specifieke bepalingen uit de te implementeren verordening(en) vastgelegd in Nederlandse wetgeving, dan worden alleen de lasten van deze specifieke bepalingen meegenomen bij het berekenen van de regeldruk. Deze specifieke bepalingen kunnen immers extra regeldruk met zich meebrengen, die in dat geval in kaart moet worden gebracht.

9.2 Inhoudelijke nalevingskosten

Het onderhavige wetsvoorstel leidt niet tot extra inhoudelijke nalevingskosten. Kern van de Europese verordeningen wordt zoals gezegd gevormd door de gemeenschappelijke basisnormen. Deze basisnormen verplichten de lidstaten onder meer tot het controleren van de toegang tot de verschillende delen van het luchtvaartterrein (toegangscontrole) en het controleren van personen, bagage, vracht, post, bedrijfspost, bedrijfsmateriaal, vluchtbenodigdheden en luchthavenbenodigdheden op verboden voorwerpen. In de artikelen 37b, 37c, 37e, 37f, 37g, 37j, 37k en 37l van dit wetsvoorstel wordt een verantwoordelijkheidsverdeling voor de uitvoering van deze gemeenschappelijke basisnormen vastgelegd. Deze bepalingen veroorzaken geen extra regeldruk. De verplichting tot uitvoering van de in deze bepalingen geregelde controles vloeit immers rechtstreeks voort uit de Europese verordeningen. De bepalingen roepen geen nieuwe verplichtingen in het leven, maar leggen, in aansluiting op de bestaande praktijk, slechts de verantwoordelijkheden van de verschillende partijen uit de luchtvaartsector (luchthavenexploitanten, luchtvaartmaatschappijen, vrachtafhandelingsbedrijven en andere entiteiten) vast.

In dit verband is overigens van belang dat de Europese verordeningen die door dit wetsvoorstel worden geïmplementeerd voor de luchtvaartsector slechts in beperkte mate tot een verzwaring van de financiële en administratieve lasten hebben geleid. Dit komt omdat EG-verordening 300/2008 in de eerste plaats ertoe strekt de bestaande regels te vereenvoudigen, harmoniseren en verduidelijken (zie overweging 4 van de preambule). Veel bepalingen uit de verordening zijn (inhoudelijk) ongewijzigd ten opzichte van de ingetrokken EG-verordening 2320/2002. Wel stelt EG-verordening 300/2008 voor het eerst de eis dat andere entiteiten, zoals vrachtafhandelingsbedrijven of cateringbedrijven, een beveiligingsprogramma opstellen. Volgens de Commissie weerspiegelt deze eis de actuele beste praktijken en brengt zij geen zware lasten met zich mee voor de luchtvaartsector.[1]

9.3 Administratieve lasten

Het onderhavige wetsvoorstel bevat verschillende bepalingen die informatieplichten bevatten. Bedoeld zijn de volgende bepalingen: artikel 37aba (beveiligingsprogramma luchthavenexploitant), 37abb (beveiligingsprogramma luchtvaartmaatschappij), 37abc (beveiligingsprogramma entiteit), 37aca (instemming ingebruikname detectieapparatuur), 37acb (instemming ingebruikname explosievenspeurhonden), 37aeb (continue screening), 37o lid 2 (erkenning als ACC3-luchtvaartmaatschappij), 37rb (erkenning instructeurs en opleidingsinstellingen) en 37rc (instemming opleidingsprogramma). Voor elk van deze bepalingen geldt dat zij een bestaande, op de Europese verordeningen gebaseerde praktijk wettelijk verankeren. In zoverre leiden deze bepalingen dus niet tot nieuwe informatieverplichtingen. Anderzijds kan niet worden uitgesloten dat de wettelijke verankering van de bestaande praktijk op bepaalde punten tot wijzigingen in de regeldruk zal leiden. Om die reden hebben wij ervoor gekozen om toch (een beperkt) onderzoek te verrichten naar administratieve lasten die door deze bepalingen worden veroorzaakt.
Bij dit onderzoek zijn enkele bepalingen buiten beschouwing gelaten. Dit is om te beginnen gebeurd met artikel 37aba over het beveiligingsprogramma van de luchthavenexploitant. De reden hiervoor is dat deze bepaling een verplichting regelt die op dit moment al is vastgelegd in artikel 37e van de Luchtvaartwet. Als zodanig leidt deze bepaling niet tot een verhoging van de administratieve lasten. Ook de in dit wetsvoorstel geregelde continue screening (artikel 37aeb) veroorzaakt geen extra administratieve lasten. Deze vorm van screening is, vooruitlopend op dit wetsvoorstel, immers al ingevoerd door middel van het Besluit van 11 december 2014, houdende wijziging van het Besluit justitiële en strafvorderlijke gegevens, het Besluit politiegegevens en het Besluit beveiliging burgerluchtvaart in verband met de verstrekking van justitiële gegevens en politiegegevens aan derden en enkele andere wijzigingen (Stb. 2014/585). Dit besluit is met ingang van 1 april 2015 in werking getreden (Stb. 2015/129). Als zodanig leidt de regeling van de continue screening in dit wetsvoorstel niet tot een verhoging van de regeldruk. Voor zover continue screening tot een verhoging van de regeldruk heeft geleid, moet deze verhoging worden toegeschreven aan het voornoemde Besluit van 11 december 2014 (Stb. 2014/585), waarmee continue screening in de luchtvaartsector is ingevoerd. Verder zijn de artikelen 37rb en 37rc over de erkenning van instructeurs en opleidingsinstellingen en de instemming met hun opleidingsprogramma’s buiten beschouwing gelaten. De reden hiervoor is dat op dit moment nog niet goed kan worden overzien tot welke administratieve lasten deze bepalingen precies zullen leiden. Beide bepalingen moeten immers nog nader worden uitgewerkt in lagere regelgeving. Aangezien beide bepalingen strekken tot verankering van een bestaande praktijk die is beschreven in het Nationaal Trainingsprogramma voor de beveiliging van de burgerluchtvaart, zullen zij naar verwachting niet tot een aanmerkelijke verzwaring van de administratieve lasten leiden. Bij de voorbereiding van de voornoemde lagere regelgeving zal een en ander preciezer in kaart worden gebracht.
Voor de berekening van de administratieve lasten die gepaard gaan met de resterende bepalingen (artikel 37abb, 37abc, 37aca, 37acb en 37o, tweede lid) zijn de informatieplichten voor de luchtvaartsector die voortvloeien uit deze bepalingen gekwantificeerd. Deze exercitie levert het volgende beeld op.

Beveiligingsprogramma luchtvaartmaatschappij

Het opstellen en op verzoek van de minister van Veiligheid en Justitie aanpassen van het beveiligingsprogramma kost een luchtvaartmaatschappij gemiddeld 80 uur per jaar. Aangenomen wordt dat deze werkzaamheden binnen de luchtvaartmaatschappij worden uitgevoerd door een medewerker met een uurloon van € 37. Per jaar dienen gemiddeld twee luchtvaartmaatschappijen een aanvraag voor instemming met een beveiligingsprogramma in. De kwantificering komt dan neer op (2 x 80) x € 37 = € 5.920. Ook de wijziging van een beveiligingsprogramma behoeft instemming van de minister van Veiligheid en Justitie. Het wijzigen van een beveiligingsprogramma en het opnieuw indienen daarvan kost een luchtvaartmaatschappij gemiddeld vier uur. Per jaar worden gemiddeld twee gewijzigde

[1] Voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad inzake gemeenschappelijke regels op het gebied van de beveiliging van de burgerluchtvaart, COM(2005)429 definitief, p. 8.

beveiligingsprogramma's ingediend. De kwantificering komt dan neer op (2 x 4) x € 37 = € 296. De totale jaarlijkse kosten voor de luchtvaartsector kunnen al met al worden vastgesteld op € 5.920 + 296 = € 6.216.

Beveiligingsprogramma entiteit

Het opstellen en op verzoek van de minister van Veiligheid en Justitie aanpassen van het beveiligingsprogramma kost een entiteit gemiddeld 80 uur per jaar. Aangenomen wordt dat deze werkzaamheden binnen de entiteit worden uitgevoerd door een medewerker met een uurloon van € 37. Per jaar worden gemiddeld vijftien entiteiten door de minister van Veiligheid en Justitie verzocht om hun beveiligingsprogramma ter instemming voor te leggen. De kwantificering komt dan neer op (15 x 80) x € 37 = € 44.400. Ook de wijziging van een beveiligingsprogramma behoeft instemming van de minister van Veiligheid en Justitie. Het wijzigen van een beveiligingsprogramma en het opnieuw indienen daarvan kost een entiteit gemiddeld vier uur. Per jaar worden gemiddeld vijf gewijzigde beveiligingsprogramma's ingediend. De kwantificering komt dan neer op (5 x 4) x € 37 = € 740. De totale jaarlijkse kosten voor de luchtvaartsector kunnen al met al worden vastgesteld op € 44.400 + 740 = € 45.140.

Instemming ingebruikname detectieapparatuur

Het voorbereiden van een aanvraag om instemming met de ingebruikname van detectieapparatuur kost gemiddeld twee uur. Aangenomen wordt dat deze werkzaamheden binnen het bedrijf van de aanvrager worden uitgevoerd door een medewerker met een uurloon van € 54. Gemiddeld zijn er 20 tot 25 aanvragen per jaar. Het aantal uur is dus maximaal 25 x 2 = 50 uur. De kwantificering van de jaarlijkse kosten voor luchtvaartsector bedraagt al met al (25 x 2) x € 54 = € 2.700.

Instemming ingebruikname explosievenspeurhonden

Het voorbereiden van een aanvraag om instemming met de ingebruikname van explosievenspeurhonden (opstellen van de aanvraag, vastleggen interne procedures, schrijven van een trainingssyllabus) kost de aanvrager gemiddeld 84 uur. Aangenomen wordt dat deze werkzaamheden binnen het bedrijf van de aanvrager worden uitgevoerd door een medewerker met een uurloon van € 37. Gemiddeld zijn er 20 aanvragen per jaar. Het aantal uur is dus maximaal 20 x 84 = 1.680 uur. De kwantificering van de jaarlijkse kosten voor de luchtvaartvaartsector bedraagt al met al (20 x 84) x € 37 = € 62.160.

Erkenning als ACC3-luchtvaartmaatschappij

Het bepalen van de kosten voor het doen van een aanvraag voor een erkenning als ACC3-luchtvaartmaatschappij is een enigszins lastige opgave. Dit komt omdat een erkenning als ACC3-luchtvaartmaatschappij geldt per luchthaven in een derde land van waaruit naar een bestemming in de Europese Unie wordt gevlogen ('locatie'). Verschillende factoren, zoals het aantal locaties dat een maatschappij wil erkennen, de mogelijke combinatie van locaties, de vraag of de luchtvaartmaatschappij gebruik gemaakt van een zogenaamde '*roadmap*' voor de erkenning van de afzonderlijke locaties en de beschikbaarheid van een EU-luchtvaartbeveiligingsvalidateur voor het ter plaatse controleren van deze locaties, zijn van invloed op de kosten voor het doen van een aanvraag. Vanuit de luchtvaartsector zelf wordt aangegeven dat de kosten voor een erkenning gemiddeld tussen de € 5.000 en € 8.000 liggen. Daarbij wordt ervan uitgegaan dat het doorlopen van de aanvraagprocedure gemiddeld twee tot drie maanden duurt.
Ook het gemiddelde aantal aanvragen per jaar is lastig om aan te geven. Per jaar worden gemiddeld drie erkenningsaanvragen van Nederlandse luchtvaartmaatschappijen ontvangen. Daarbij wordt met een zogenaamde '*roadmap'* gewerkt, wat voor deze luchtvaartmaatschappijen een grote kostenbesparing oplevert, omdat ze anders alle locaties in één keer moeten laten valideren. Behalve Nederlandse luchtvaartmaatschappijen, zijn er ook een aantal buitenlandse luchtvaartmaatschappijen die op grond van EU-verordening 185/2010 bij de Nederlandse bevoegde autoriteit een aanvraag voor een erkenning als ACC3-luchtvaartmaatschappij moeten doen. Deze niet-Nederlandse luchtvaartmaatschappijen hebben in 2014 voor het eerst om erkenning gevraagd, waarbij zij een gebundelde aanvraag voor al hun locaties hebben ingediend. De erkenningen die toen zijn verleend lopen in 2019 af. Al met al op dit moment nog niet goed worden aangegeven hoeveel aanvragen gemiddeld per jaar van buitenlandse luchtvaartmaatschappijen kunnen worden verwacht. Hierdoor is het lastig om het gemiddelde aantal erkenningsaanvragen per jaar te bepalen. Om toch tot een kwantificering te komen, wordt voor de berekening uitgegaan van zes aanvragen per jaar, waarbij de kosten per aanvraag € 8.000 bedragen. De totale kosten voor de luchtvaartsector komen in dat geval neer op 6 x € 8.000 = € 48.000.

9.4 Financiële kosten

Voor de behandeling van de aanvraag tot instemming met de ingebruikname van explosievenspeurhonden (artikel 37acb) zullen leges worden geheven. Daarbij moet onderscheid worden gemaakt tussen de volgende typen aanvragen:

– *Eerste bedrijfsaanvraag EDD Free Running en EDD REST*
  De leges die zullen worden geheven voor de behandeling van deze aanvragen bedragen € 1.491.
– *Verlenging bedrijfsaanvraag EDD Free Running en EDD REST*
  De leges die zullen worden geheven voor de behandeling van deze aanvragen bedragen € 1.005.
– *Certificering EDD-combinatie*
  De leges die zullen worden geheven voor de behandeling van deze aanvraag bedragen € 602–606.

10. Ontvangen adviezen

10.1 Inleiding

Het wetsvoorstel is voor advies voorgelegd aan de volgende partijen:

– Koninklijke Luchtvaartmaatschappij (KLM);
– Amsterdam Airport Schiphol (Schiphol);
– Air Cargo Netherlands (ACN);
– Commandant van de Koninklijke marechaussee;
– SAOC (de vereniging van luchtvaartmaatschappijen die op Schiphol vliegen);
– NVL (Nederlandse vereniging van luchthavens);
– College Bescherming Persoonsgegevens (CBP).

Na ommekomst van de consultatietermijn zijn adviezen ontvangen van Schiphol, de commandant van de Koninklijke marechaussee en het CBP. In het navolgende worden deze adviezen kort besproken. Tevens wordt ook aangegeven hoe zij in het wetsvoorstel zijn verwerkt.

10.2 Advies College Bescherming Persoonsgegevens

Het CBP is op grond van artikel 51 van de Wet bescherming persoonsgegevens om advies gevraagd omdat een deel van de bepalingen uit het wetsvoorstel, te weten de bepalingen over het achtergrondonderzoek en de continue screening van (luchthaven)personeel (de voorgestelde artikelen 37aea, 37aeb en 37aec), betrekking hebben op de verwerking van persoonsgegevens. Het advies van het CBP is tot deze bepalingen beperkt.
Het College merkt op dat de in het concept-wetsvoorstel voorziene mogelijkheid om ook personeel dat niet op het beveiligd gebied van een luchthaven werkt aan continucontinue screening te onderwerpen, summier is onderbouwd. Daarbij moet volgens het CBP in aanmerking worden genomen dat continue screening een voor de betrokkene ingrijpende maatregel is. Het gevaar bestaat volgens het College dat door de uitbreiding van het aantal te continucontinue te screenen personen een bovenmatige hoeveelheid gegevens wordt verwerkt. Het CPB adviseert de memorie van toelichting op dit punt aan te vullen en duidelijk te maken waar de noodzaak tot uitbreiding van het aantal continu te controleren personen in is gelegen.
In reactie op het advies van het CPB is opnieuw gereflecteerd op de vraag of het wenselijk is om in het wetsvoorstel te voorzien in de mogelijkheid om ook personeel dat niet op het beveiligd gebied van een luchthaven werkt, aan continue screening te onderwerpen. Bij nader inzien achten wij op dit moment de tijd nog niet rijp om in deze uitbreidingsmogelijkheid te voorzien. Artikel 37aeb van het concept-wetsvoorstel is dienovereenkomstig aangepast.

10.3 Advies Schiphol

Schiphol merkt op dat het wetsvoorstel vooral een aanpassing betreft die tot doel heeft om de Luchtvaartwet volledig in overeenstemming te brengen met de vigerende Europese regelgeving. De wijzigingen en de toelichting zijn volgens Schiphol verbeteringen die voor meer helderheid en eenduidigheid in de Luchtvaartwet zorgen en die de bestaande en gewenste praktijk goed weergeven. De voorgestelde wijzigingen hebben volgens Schiphol geen of beperkte impact op reeds bestaande verplichtingen van de luchthavenexploitant. De voorgestelde wijziging op het gebied van het achtergrondonderzoek van medewerkers met een luchthavenidentiteitskaart hebben wel impact op bestaande verplichtingen. Deze wijziging is naar de mening van Schiphol een belangrijke en wenselijke verbetering van de Luchtvaartwet.
Het voorgaande laat onverlet dat Schiphol ten aanzien van een aantal onderdelen van het wetsvoorstel en de toelichting vragen of opmerkingen heeft. De belangrijkste vragen en opmerkingen worden hierna kort besproken.



Aan de indienstname voorafgaande controle

Schiphol merkt op dat het wetsvoorstel regelt dat personen die op grond van artikel 37aea, eerste lid, een verklaring omtrent het gedrag moeten kunnen overleggen of een bewijs waaruit blijkt dat zij met succes een achtergrondonderzoek anders dan op grond van artikel 28 van de Wet justitiële en strafvorderlijke gegevens hebben doorstaan, door de Minister van Veiligheid en Justitie van deze verplichting kunnen worden vrijgesteld, mits zij met succes een 'aan de indienstname voorafgaande controle' hebben doorstaan. Schiphol vraagt zich af wat deze controle precies inhoudt en in welke gevallen de Minister van Veiligheid en Justitie voornemens is gebruik te maken van deze vrijstellingsmogelijkheid. De memorie van toelichting is op beide punten verduidelijkt.

Verhouding artikel 37aea, eerste lid en derde lid

Schiphol geeft aan de verhouding tussen het eerste en derde lid van artikel 37aea onduidelijk te vinden. Onduidelijk is met name welke uitzonderingen er nu precies gelden op de (hoofd)regel dat een persoon die op grond van EU-verordening 185/2010 een achtergrondonderzoek of aan de indienstname voorafgaande controle moet ondergaan, een verklaring omtrent het gedrag (VOG) moet kunnen overleggen (artikel 37aea, eerste lid). De memorie van toelichting is op dit punt verduidelijkt.

Status Nationaal trainingsprogramma

In de memorie van toelichting bij het aan Schiphol voorgelegde concept-wetsvoorstel werd vermeld dat EG-verordening 300/2008 geen verplichting voor de lidstaten kent om een Nationaal Trainingsprogramma voor de Beveiliging van de Burgerluchtvaart in stand te houden, een verplichting die nog wel bestond op basis van de ingetrokken EG-verordening 2320/2002. Schiphol merkt hierover op dat een soortgelijke verplichting nog steeds bestaat op grond van standaard 3.1.6 van Annex 17 bij het Verdrag van Chicago (Stb. H 165). Schiphol vraagt zich verder af of het de bedoeling is om het Nationaal Trainingsprogramma als programma te baseren op een algemene maatregel van bestuur of een ministeriële regeling.
In de memorie van toelichting wordt nu uitgelegd dat de verplichting om een Nationaal Trainingsprogramma voor de Beveiliging van de Burgerluchtvaart in EG-verordening 300/2008 weliswaar is gekomen te vervallen, maar dat een soortgelijke verplichting nog altijd geldt op basis van Annex 17 bij het Verdrag van Chicago (Stb. H 165). Het Nationaal trainingsprogramma is momenteel als bijlage opgenomen bij het Nationaal beveiligingsprogramma. In de optiek van de regering bestaat er geen aanleiding om het programma op te nemen in een algemene maatregel van bestuur of ministeriële regeling.

Gebruik term 'luchthaven' in plaats van 'luchtvaartterrein'

Schiphol adviseert om in de Luchtvaartwet de term 'luchtvaartterrein' en 'exploitant van een luchtvaartterrein' consequent te vervangen door de termen 'luchthaven' en 'exploitant van de luchthaven' zoals die ook worden gebruikt in de Wet Luchtvaart. Deze wijziging achten wij niet noodzakelijk. In artikel 80b, tweede lid, is immers al bepaald dat bij de toepassing van Afdeling 3A van hoofdstuk IV op burgerluchthavens van regionale betekenis, burgerluchthavens van nationale betekenis en militaire luchthavens waarvan delen uitsluitend ten behoeve van burgerluchtvaart worden gebruikt, onder 'luchtvaartterrein' en 'exploitant van het luchtvaartterrein' moet worden verstaan: luchthaven onderscheidenlijk exploitant van de luchthaven als bedoeld in de Wet luchtvaart.

10.4 Advies van de commandant van de Koninklijke marechaussee

Het advies van de commandant van de Koninklijke marechaussee bevat hoofdzakelijk wetstechnisch commentaar. Dit commentaar is verwerkt.

II Artikelsgewijs

Artikel I

C

Artikel 37a

Een van de doeleinden van het onderhavige wetsvoorstel is om Afdeling 3A terminologisch beter te laten aansluiten op de Europese verordeningen. Daarom worden voor verschillende bepalingen terminologische wijzigingen voorgesteld. In verband daarmee worden in artikel 37a verschillende nieuwe begrippen geïntroduceerd. Om de leesbaarheid van artikel 37a te vergroten worden in het eerste lid eerst de relevante Europese verordeningen geïntroduceerd. Van belang is dat in het eerste

lid, onder a, wordt bepaald dat onder EG-verordening 300/2008 mede wordt begrepen de uitvoeringsbepalingen van deze verordening. Hierdoor wordt bewerkstelligd dat een verwijzing naar EG-verordening 300/2008, automatisch een verwijzing inhoudt naar EU-verordening 185/2010 en de overige uitvoeringsverordeningen van EG-verordening 300/2008.
De nieuwe begrippen uit de Europese verordeningen zijn ondergebracht in het tweede lid. Bij de omschrijving van deze begrippen is de wetstechniek van dynamische wijziging gehanteerd. Dit is gedaan om de Luchtvaartwet zo veel mogelijk bestendig te maken tegen toekomstige wijzingen van de Europese verordeningen en het daarin gehanteerde begrippenkader. De Europese verordeningen zijn de afgelopen jaren regelmatig gewijzigd en zullen naar verwachting ook in de toekomst nog regelmatig wijziging ondergaan. Voor een goed begrip van dit wetsvoorstel, is een korte introductie op de terminologie uit de Europese verordeningen vereist. In het navolgende worden daarom enkele kernbegrippen kort toegelicht.

Luchtvaartterrein

De reikwijdte van Afdeling 3A van hoofdstuk IV van de Luchtvaartwet wordt voor een belangrijk deel bepaald door het begrip ‘luchtvaartterrein’. De definitie van luchtvaartterrein die in het wetsvoorstel wordt gehanteerd sluit nauw aan op artikel 2 van EG-verordening 300/2008, waarin deze verordening van toepassing wordt verklaard op ‘alle luchthavens of delen van luchthavens op het grondgebied van een lidstaat die niet uitsluitend voor militaire doeleinden worden gebruikt’. De zinsnede ‘met inbegrip van...’ is opgenomen met het oog op punt 1.0.2 van de bijlage bij EU-verordening 185/2010, waarin is bepaald dat voor de toepassing van hoofdstuk 1 van de bijlage luchtvaartuigen, bussen, bagagekarretjes of andere vervoersmiddelen, dan wel wandelgangen of loopbruggen als onderdelen van een luchthaven worden beschouwd.

Verboden voorwerpen

De door de Europese verordeningen voorgeschreven beveiligingsmaatregelen zijn er uiteindelijk allemaal op gericht om te voorkomen dat verboden voorwerpen het beveiligd gebied van een luchthaven worden binnengeloodst of aan boord van een luchtvaartuig worden gebracht. Het begrip verboden voorwerpen kent een ruime definitie. Eronder vallen wapens, explosieven of andere gevaarlijke apparaten, voorwerpen of stoffen die kunnen worden gebruikt om een wederrechtelijke daad te begaan die een gevaar vormt voor de veiligheid van de burgerluchtvaart (art. 3, onderdeel 7, van EG-verordening 300/2008). In de bijlage bij EU-verordening 185/2010 is dit begrip met behulp van gedetailleerde lijsten met verboden voorwerpen nader geconcretiseerd (zie de aanhangselen 1-A, 4-C en 5-B). Enkele voorbeelden van verboden voorwerpen die op deze lijsten staan vermeld zijn: vuurwapens, messen, pepperspray, dynamiet, breekijzers, knuppels, mijnen, granaten en slagpijpjes.
Met betrekking tot vracht en post wordt in de Europese verordeningen een engere definitie van ‘verboden voorwerpen’ gehanteerd. Volgens deze definitie worden in vracht- en postzendingen alleen samengestelde explosieve en brandgevaarlijke apparaten die niet volgens de toepasselijke veiligheidsregels worden vervoerd als verboden voorwerpen aangemerkt (punt 6.0.2 van de bijlage bij EU-verordening 185/2010). Deze engere definitie houdt verband met het feit dat voorwerpen die als vracht of post worden vervoerd niet altijd in dezelfde mate een veiligheidsrisico vormen als (bijvoorbeeld) voorwerpen die door passagiers in hun handbagage kunnen worden meegenomen.
In de huidige Luchtvaartwet wordt een onderscheid gemaakt tussen ‘voor bedreiging geschikte voorwerpen’ en ‘gevaarlijke goederen’. Het eerste begrip is toegesneden op de controle van personen en hun bagage, terwijl het tweede begrip is geënt op de controle van vracht en post. EG-verordening 300/2008 kent dit onderscheid niet en gaat zoals gezegd uit van het begrip ‘verboden voorwerpen’. In dit wetsvoorstel wordt, in aansluiting op de Europese verordeningen, alleen het begrip ‘verboden voorwerpen’ gehanteerd. De specifieke invulling van dit begrip voor zover het vracht- en postzendingen betreft, is uitgewerkt in het gewijzigde artikel 37j (zie hierna onderdeel U van de artikelsgewijze toelichting).

Beveiligingsonderzoek, toegangscontrole en beveiligingscontrole

De in de Europese verordeningen voorgeschreven veiligheidsmaatregelen vallen uiteen in ‘beveiligingsonderzoeken’, ‘toegangscontroles’ en ‘beveiligingscontroles’. Van deze drie begrippen is het begrip ‘beveiligingscontrole’ het meest ruim. Hieronder valt de toepassing van alle middelen die erop zijn gericht om het binnenbrengen van verboden voorwerpen te voorkomen (art. 3, onderdeel 9, van EG-verordening 300/2008). Hierbij kan bijvoorbeeld worden gedacht aan de uiteenlopende veiligheidsmaatregelen die getroffen moeten worden ter bescherming van bagage, vracht, post en andere goederen die bestemd zijn voor vervoer in een luchtvaartuig.
Het begrip ‘beveiligingsonderzoek’ heeft een specifiekere betekenis en ziet op de toepassing van technische en andere middelen die tot doel hebben om verboden voorwerpen te identificeren of detecteren (art. 3, onderdeel 8, van EG-verordening 300/2008). Een voorbeeld van een beveiligingsonderzoek is de controle op verboden voorwerpen die dient plaats te vinden voordat passagiers en

bagage aan boord gaan van een luchtvaartuig (punt 4.1.1 van de bijlage bij EU-verordening 185/2010). Van belang is dat alle beveiligingsonderzoeken vallen onder het bredere begrip 'beveiligingscontrole'. Het begrip 'toegangscontrole' tot slot ziet op de toepassing van middelen om de toegang van onbevoegde personen of voertuigen, of beide, te kunnen voorkomen (art. 3, onderdeel 10, van EG-verordening 300/2008). Een voorbeeld van een toegangscontrole is de paspoortcontrole die plaatsvindt voordat een passagier wordt toegelaten tot de om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zones van een luchthaven (punt 1.2.2.2 van de bijlage bij EU-verordening 185/2010).
EG-verordening 300/2008 specificeert over het algemeen niet hoe de daarin vastgelegde beveiligingsonderzoeken, toegangscontroles en beveiligingscontroles precies moeten worden uitgevoerd. Dit aspect van de gemeenschappelijke basisnormen is gedetailleerd uitgewerkt in EU-verordening 185/2010 en het gerubriceerde Commissiebesluit.
De Luchtvaartwet maakt op dit moment geen onderscheid tussen beveiligingsonderzoeken, toegangscontroles en andere beveiligingscontroles. Dit wetsvoorstel strekt er onder meer toe om de terminologie van de Luchtvaartwet op dit punt in lijn te brengen met de Europese verordeningen.

Vracht, post, bedrijfsmateriaal, bedrijfspost en vluchtbenodigdheden

In de huidige Luchtvaartwet wordt een onderscheid gemaakt tussen 'vracht' (artikel 37a, eerste lid, onder f) en 'overige goederen die aan boord gaan van een luchtvaartuig niet zijnde bagage of vracht' (artikel 37g, tweede lid). Onder vracht worden goederen, niet zijnde bagage, verstaan die voor vervoer door de lucht worden aangeboden, met inbegrip van poststukken. De Europese verordeningen daarentegen gaan uit van een fijnmaziger onderscheid tussen enerzijds vracht en post en anderzijds bedrijfsmateriaal, bedrijfspost en vluchtbenodigdheden. Het wetsvoorstel brengt de Luchtvaartwet op dit punt in lijn met de Europese verordeningen. Onder bedrijfspost en bedrijfsmateriaal wordt in de Europese verordeningen, kort gezegd, verstaan post en materiaal die afkomstig van is een luchtvaartmaatschappij en bestemd is voor diezelfde luchtvaartmaatschappij (artikel 3, punt 23, van EG-verordening 300/2008). Onder vluchtbenodigdheden worden, kort gezegd, verstaan alle voorwerpen die bestemd zijn om mee te nemen aan boord van een luchtvaartuig voor gebruik, consumptie of aankoop door passagiers of bemanningsleden tijdens de vlucht (punt 8.0.2 van de bijlage bij EU-verordening 185/2010).

Luchthavenbenodigdheden

Het begrip 'luchthavenbenodigdheden' kent geen equivalent in de huidige Luchtvaartwet. Onder 'luchthavenbenodigdheden' worden, kort gezegd, alle voorwerpen begrepen die bestemd zijn om te worden verkocht, gebruikt of ter beschikking gesteld, voor om het even welke doelen of activiteiten in om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zones van luchthavens (punt 9.0.2 van de bijlage bij EU-verordening 185/2010). Hierbij kan bijvoorbeeld worden gedacht aan leveringen voor belastingvrije winkels en restaurants.

Entiteit

Het begrip 'entiteit' is een verzamelbegrip voor personen, organisaties of ondernemingen anders dan luchthavenexploitanten of luchtvaartmaatschappijen (art. 3, punt 6, van EG-verordening 300/2008). Entiteiten passen gemeenschappelijke basisnormen toe en moeten om die reden een 'beveiligingsprogramma van de entiteit' in stand houden (art. 14 van EG-verordening 300/2008). Entiteiten zijn bijvoorbeeld luchtvrachtagenten en -expediteurs, afzenders van vracht, postbedrijven en leveranciers van luchthavenbenodigdheden en vluchtbenodigdheden.

D

Aanwijzing bevoegde autoriteit (artikel 37ab, eerste lid)

Artikel 9 van EG-verordening 300/2008 vereist dat als in een lidstaat twee of meer organen betrokken zijn bij de beveiliging van de burgerluchtvaart, de lidstaat één autoriteit aanwijst die verantwoordelijk is voor de coördinatie van en het toezicht op de toepassing van de gemeenschappelijke basisnormen voor de beveiliging van de burgerluchtvaart. In Nederland is dit inderdaad het geval: naast de minister van Veiligheid en Justitie, spelen ook de ministers van Infrastructuur en Milieu, van Defensie, en van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties, evenals de Koninklijke marechaussee een rol bij de beveiliging van de burgerluchtvaart. Aangezien de Minister van Veiligheid en Justitie op grond van het huidige artikel 37ab reeds verantwoordelijk is voor de beveiliging van de burgerluchtvaart, wordt hij tevens aangewezen als de bevoegde autoriteit in de zin van artikel 9 van EG-verordening 300/2008.
De verantwoordelijkheid voor de beveiliging van de burgerluchtvaart houdt in dat de Minister van Veiligheid en Justitie in normerende en toetsende zin de regie heeft over de beveiligingstaak. De Minister is daartoe onder meer belast met het ontwikkelen en handhaven van wet- en regelgeving met betrekking tot de beveiliging van de burgerluchtvaart op luchtvaartterreinen. De verantwoordelijkheid

voor de beveiliging van de burgerluchtvaart moet worden gescheiden van de algemene verkeersveiligheid in de lucht. De Minister van Infrastructuur en Milieu is de bevoegde autoriteit op dit gebied en is in dat kader verantwoordelijk voor het beleid en voor het houden van toezicht op de wijze waarop dit beleid ten uitvoer wordt gelegd.

Nationaal beveiligingsprogramma (artikel 37ab, tweede lid)

In lijn met diens verantwoordelijkheid voor de beveiliging van de burgerluchtvaart, wordt voorgesteld de Minister van Veiligheid en Justitie tevens te belasten met het in stand houden van het Nationaal beveiligingsprogramma. Het Nationaal beveiligingsprogramma bevat een overzicht van alle juridische verplichtingen die rusten op alle belanghebbenden die een positie innemen in de beveiliging van de burgerluchtvaart. Het biedt een weergave van zowel nationale, internationale als Europese verplichtingen. Als bevoegde autoriteit stelt de Minister van Veiligheid en Justitie de betrokken partijen die daar naar zijn oordeel een legitiem belang bij hebben op een 'need to know'-basis schriftelijk in kennis van de voor hen relevante delen van het programma. In het nationaal beveiligingsprogramma wordt uitgewerkt welke veiligheidsmaatregelen luchthavenexploitanten, luchtvaartmaatschappijen en andere entiteiten moeten nemen en hoe deze maatregelen moeten worden uitgevoerd.

Aanpassing aanwijzingsbevoegdheid (artikel 37ab, derde lid)

De voorgestelde wijziging brengt de aanwijzingsbevoegdheid van de minister van Veiligheid en Justitie in lijn met de terminologie en systematiek van de Europese verordeningen. Daartoe wordt de verwijzing naar 'personen als bedoeld in artikel 37p' geschrapt en krijgt de minister van Veiligheid en Justitie in plaats daarvan de bevoegdheid om 'entiteiten' een aanwijzing te geven. Onder personen als bedoeld in artikel 37p vallen alle bedrijven die met enige regelmaat vracht of post voor vervoer in een luchtvaartuig aanbieden. In termen van de Europese verordeningen gaat het hier om erkend agenten, bekende afzenders en vaste afzenders. In het systeem van de Europese verordeningen zijn dit echter niet de enige entiteiten die belast zijn met, of betrokken zijn bij de uitvoering van maatregelen ter beveiliging van de burgerluchtvaart. Ook erkende en bekende leveranciers van luchthavenbenodigdheden en vluchtbenodigdheden en opleidingsinstellingen passen gemeenschappelijke basisnormen toe. Ook deze entiteiten moeten zo nodig een aanwijzing kunnen krijgen.

E

Artikel 37aba, 37abc en 37abd

Op dit moment regelt de Luchtvaartwet alleen de verplichting van de luchthavenexploitant om een beveiligingsprogramma op te stellen (artikel 37e). Het beveiligingsprogramma van de luchtvaartmaatschappij is geregeld in artikel 2 van de Regeling uitvoering beveiliging burgerluchtvaart 2010. De verplichting voor andere entiteiten om een beveiligingsprogramma op te stellen is vastgelegd in het Nationaal beveiligingsprogramma. Voorgesteld wordt om artikel 37e te laten vervallen en in drie nieuwe artikelen het beveiligingsprogramma van de luchthavenexploitant, de luchtvaartmaatschappij en de entiteit te regelen.
Het voorgestelde artikel 37aba bevat een procedure voor de verplichte instemming met het beveiligingsprogramma van de luchthavenexploitant. Het artikel komt grotendeels overeen met het vervallen artikel 37e, dat ook model heeft gestaan voor de artikelen 37abb en 37abc (beveiligingsprogramma van de luchtvaartmaatschappij en de entiteit). Artikel 37abb, tweede lid, regelt de verplichte instemming met het programma van de Minister van Veiligheid en Justitie in overeenstemming met de Minister van Infrastructuur en Milieu. In het vierde en vijfde lid keren de mededelingsplicht van de exploitant en de aanwijzingsbevoegdheid van de Minister van Veiligheid en Justitie uit artikel 37e terug. De mededelingsplicht en aanwijzingsbevoegdheid vloeien niet rechtstreeks voort uit EG-verordening 300/2008, maar zijn opgenomen om een effectieve toezicht op en handhaving van de Europese verordeningen mogelijk te maken. De aanwijzingsbevoegdheid geeft de Minister van Veiligheid en Justitie de mogelijkheid om in te grijpen, indien het beveiligingsprogramma of een onderdeel daarvan niet wordt nageleefd.
Artikel 37abb geeft regels voor de instemming met het beveiligingsprogramma van de luchtvaartmaatschappij. Daarbij wordt voorzien in aparte regels voor de instemming met het beveiligingsprogramma van de Nederlandse luchtvaartmaatschappij, de communautaire luchtvaartmaatschappij en de buitenlandse luchtvaartmaatschappij. Het beveiligingsprogramma van de Nederlandse luchtvaartmaatschappij moet altijd ter instemming worden voorgelegd aan de Minister van Veiligheid en Justitie in overeenstemming met de Minister van Infrastructuur en Milieu (lid 2). Het beveiligingsprogramma van de buitenlandse of communautaire luchtvaartmaatschappij daarentegen wordt alleen op verzoek van de Minister van Veiligheid en Justitie aan instemming onderworpen (derde lid). Het derde lid geeft de Minister van Veiligheid en Justitie daarnaast de bevoegdheid om bij de communautaire of buitenlandse luchtvaartmaatschappijen een verklaring op te vragen waaruit blijkt dat de bevoegde autoriteit van de staat of lidstaat die de exploitatievergunning heeft verleend met het beveiligingspro-

gramma van deze luchtvaartmaatschappij heeft ingestemd.
Zo nodig kan de Minister ook verlangen dat een beveiligingsprogramma waarmee de bevoegde autoriteit van de staat die de exploitatievergunning heeft verleend reeds heeft ingestemd, alsnog ter instemming aan hem en de Minister van Infrastructuur en Milieu wordt voorgelegd (vierde lid). Deze bevoegdheid kan hij alleen uitoefenen jegens een buitenlandse luchtvaartmaatschappij. Indien het beveiligingsprogramma van een communautaire luchtvaartmaatschappij door de bevoegde autoriteit van de lidstaat die de exploitatievergunning heeft verleend reeds instemming heeft verkregen, mogen andere lidstaten op grond van EG-verordening 300/2008 niet verlangen dat het desbetreffende beveiligingsprogramma nogmaals ter instemming wordt voorgelegd aan de eigen bevoegde autoriteit. Wel kan de Minister van Veiligheid en Justitie in dat geval specifieke aanwijzingen geven aan de luchtvaartmaatschappij inzake de uitvoering door die maatschappij van strengere maatregelen als bedoeld in artikel 6 van de verordening en inzake plaatselijke procedures die van toepassing zijn op de luchthaven waarop zij vliegt (art. 13, derde lid).
Artikel 37abc is, in lijn met artikel 14 van EG-verordening 300/2008, van toepassing op alle overige entiteiten. Het begrip ‘entiteit’ is een breed begrip, waaronder in ieder geval de erkend agent, bekende afzender, vaste afzender, erkend en bekende leverancier van vluchtbenodigdheden, bekend leverancier van luchthavenbenodigdheden vallen. Anders dan het beveiligingsprogramma van de exploitant van een luchtvaartterrein, is het beveiligingsprogramma van de entiteit niet zonder meer aan instemming onderworpen, maar alleen op verzoek van de minister van Veiligheid en Justitie. Ook voor entiteiten met een beveiligingsprogramma geldt een mededelingsplicht en een aanwijzingsbevoegdheid.

Artikel 37abd

Dit artikel biedt een grondslag om bij of krachtens algemene maatregel van bestuur nadere regels te kunnen stellen over de inhoud van de in de artikelen 37aba, 37abb en 37abc genoemde beveiligingsprogramma’s. Aan deze mogelijkheid bestaat behoefte, aangezien luchthavenexploitanten, luchtvaartmaatschappijen en entiteiten hun beveiligingsprogramma’s in de praktijk op uiteenlopende wijze vorm geven. Aangezien beveiligingsprogramma’s een belangrijke rol spelen bij het toezicht op de naleving van de Luchtvaartwet en de Europese verordeningen, is het wenselijk dat de inhoud van deze programma’s wordt gestandaardiseerd.

F

Artikel 37ac

EU-verordening 185/2010 bevat gedetailleerde voorschriften voor de uitvoering van de op basis van EG-verordening 300/2008 voorgeschreven toegangscontrole, beveiligingsonderzoeken en andere beveiligingscontroles. Deze voorschriften zijn rechtstreeks toepasselijk en behoeven in beginsel geen implementatie in de Luchtvaartwet. Toch kan niet op voorhand worden uitgesloten dat deze voorschriften in de toekomst een nadere uitwerking of verduidelijking behoeven met het oog op de Nederlandse situatie. Het eerste lid voorziet daarom in de mogelijkheid om nadere regels te stellen over de uitvoering van de door de Luchtvaartwet voorgeschreven toegangscontrole, beveiligingsonderzoeken, en andere beveiligingscontroles, alsmede voor de afhandeling van daarbij geconstateerde onregelmatigheden. De minister kan ook algemene aanwijzingen geven voor de uitvoering van deze controles.
Op grond van het tweede lid kan de minister van Veiligheid en Justitie naar aanleiding van onvoorziene omstandigheden bijzondere aanwijzingen geven voor de uitvoering van de door de Luchtvaartwet voorgeschreven toegangscontrole, beveiligingsonderzoeken en andere beveiligingscontroles. In dat geval bepaalt onze Minister van Veiligheid en Justitie dat de kosten worden vergoed die redelijkerwijs zijn gemaakt om de aanwijzing uit te voeren. Voor een vergoeding van door de luchthavenexploitant gemaakte kosten is slechts plaats voor zover deze kosten niet (tijdig) kunnen worden doorberekend in de tarieven voor de activiteiten van de exploitant van de luchthaven ten behoeve van het gebruik van de luchthaven door gebruikers (de zogenaamde ‘havengelden’). Voor deze doorberekening van kosten voor (structurele) beveiligingsmaatregelen biedt artikel 8.25d Wet Luchtvaart een grondslag. Artikel 37ac, tweede lid, en artikel 8.25d Wet Luchtvaart moeten in hun onderlinge samenhang dus als volgt worden begrepen. Artikel 8.25d Wet Luchtvaart ziet op de kosten voor structurele maatregelen; deze kosten worden doorberekend aan de gebruikers van de luchthaven. Artikel 37ac, tweede lid, heeft betrekking op de vergoeding van kosten voor tijdelijke maatregelen die naar aanleiding van onvoorziene of bijzondere omstandigheden op last van de minister van Veiligheid en Justitie moeten worden getroffen. Vanaf het moment dat deze kosten op grond van artikel 8.25d Wet Luchtvaart kunnen worden doorberekend aan de gebruikers van de luchthaven worden zij niet langer door de overheid vergoed op basis van artikel 37ac, tweede lid.
Het derde en vierde lid bevatten een uitwerking van twee algemene vrijstellingsmogelijkheden die de Europese verordeningen bieden. Het derde lid vormt een uitwerking van artikel 1 van EU-verordening 1254/2009 en maakt het mogelijk om op (afgebakende delen van) luchthavens af te wijken van de gemeenschappelijke basisnormen op basis van een plaatselijke risicobeoordeling. Het vierde lid vormt



een uitwerking van punt 1.0.3 van de bijlage bij EU-verordening 185/2010. Op basis van deze bepaling kan de Minister van Veiligheid en Justitie ontheffing verlenen voor het toepassen van bijzondere beveiligingsprocedures of afwijkingen met betrekking tot de bescherming en beveiliging van de luchtzijde van luchthavens.

G

Artikel 37aca

Dit artikel voorziet in preventief toezicht op de ingebruikname van detectieapparatuur. Onder detectieapparatuur valt de beveiligingsapparatuur, genoemd in hoofdstuk 12 van de bijlage bij EU-verordening 185/2010, met uitzondering van explosievenspeurhonden. Het gaat hierbij onder meer om metaaldetectiepoorten, draagbare metaaldetectieapparatuur, röntgenapparatuur en explosievendetectiesystemen. Dergelijke apparatuur wordt door luchthavenexploitanten en andere entiteiten ingezet voor het uitvoeren van beveiligingsonderzoek. Deze detectieapparatuur moet op grond van EU-verordening 185/2010 aan bepaalde normen voldoen, die zijn uitgewerkt in het gerubriceerde Commissiebesluit.
Uit het eerste lid volgt dat luchthavenexploitanten, luchtvaartmaatschappij of entiteiten door hen aangeschafte detectieapparatuur slechts met instemming van de minister van Veiligheid en Justitie in gebruik mogen nemen. Ingevolge het tweede lid wordt de instemming verleend, indien de detectieapparatuur voldoet aan de in EU-verordening 185/2010 vastgelegde specificaties en met het oog op het uit te voeren beveiligingsonderzoek redelijkerwijs als passend kan worden beschouwd en het beoogde gebruik van de detectieapparatuur niet in strijd komt met de krachtens artikel 37ac vastgestelde regels en aanwijzingen. Met het oog op het verkrijgen van instemming zal de aanvrager de minister van Veiligheid en Justitie de nodige informatie moeten verschaffen over de in gebruik te nemen detectieapparatuur, bijvoorbeeld over het type- en serienummer en over het soort beveiligingsonderzoek waarvoor de apparatuur zal worden ingezet. De Minister van Veiligheid en Justitie kan een eerder verleende instemming schorsen of intrekken, indien de detectieapparatuur die wordt gebruikt niet langer voldoet aan EU-verordening 185/2010 of niet langer redelijkerwijs als passend kan worden beschouwd met het oog op het uit te voeren beveiligingsonderzoek, of als het gebruik van de detectieapparatuur in strijd komt met de eerder genoemde aanwijzingen. Het rechtsgevolg van de schorsing of intrekking is dat de apparatuur, totdat de schorsing is opgeheven of de eigenaar van de apparatuur opnieuw toestemming heeft verkregen voor de ingebruikname daarvan, niet langer gebruikt mag worden.

Artikel 37acb

Dit artikel voorziet in preventief toezicht op de ingebruikname van explosievenspeurhonden. Het artikel vormt een uitwerking van hoofdstuk 12.9 van de bijlage van EU-verordening 185/2010, dat regels bevat over (het gebruik van) explosievenspeurhonden. In lijn met de verordening verleent de minister van Veiligheid en Justitie slechts instemming aan de ingebruikname van explosievenspeurhonden, indien de explosievenspeurhond en zijn begeleider de krachtens EU-verordening 185/2010 vereiste (herhalings)opleiding hebben gevolgd en uit tests is gebleken dat de detectieprestaties van de explosievenspeurhond voldoen aan de in het gerubriceerde Commissiebesluit neergelegde prestatievereisten.

I

Artikel 37ada

Het derde lid is opgenomen met het oog op de gemeenschappelijke basisnormen uit hoofdstuk 10 van bijlage I bij EG-verordening 300/2008 ('beveiligingsmaatregelen tijdens de vlucht'). Deze basisnormen zijn nog niet nader uitgewerkt in EU-verordening 185/2010, maar het ligt in de lijn der verwachtingen dat dit in de toekomst nog wel staat te gebeuren. Het is wenselijk dat in dat geval, ter uitvoering van EU-verordening 185/2010, nadere regels kunnen worden gesteld over dit onderwerp.

K

Artikel 37aea

Zoals in het algemeen deel van de toelichting reeds uiteen is gezet, geldt het VOG-vereiste uit het eerste lid niet voor personen die met goed gevolg een achtergrondonderzoek anders dan op basis van artikel 28 van de Wet justitiële en strafvorderlijke gegevens hebben ondergaan dat voldoet aan de randvoorwaarden van EU-verordening 185/2010. Overigens geldt deze uitzondering ook voor een deel van het personeel van de Koninklijke Luchtvaartmaatschappij (KLM). Op grond van artikel 27 van het Besluit justitiële en strafvorderlijke gegevens worden aan het hoofd van de Dienst Bedrijfsbeveiliging

van de KLM reeds justitiële gegevens verstrekt ten behoeve van het onderzoek naar de betrouwbaarheid en de geschiktheid van personen die in aanmerking willen komen voor een dienstbetrekking bij deze luchtvaartmaatschappij.
De in het derde lid beschreven uitzondering is ook van toepassing op ambtenaren van het Ministerie van Defensie, hoofdzakelijk van de Koninklijke Marechaussee, die een functie uitoefenen als bedoeld in artikel 3 van de Wet veiligheidsonderzoeken die overeenkomstig artikel 2 van de Wet veiligheidsonderzoeken door de Minister van Defensie is aangewezen als vertrouwensfunctie. Vanwege de uitoefening van deze functie beschikken deze ambtenaren van het Ministerie van Defensie immers over een door de Militaire inlichtingen- en veiligheidsdienst afgegeven Verklaring van geen Bezwaar.

L, M

De huidige artikelen 37af en 37ag zijn niet meer nodig in verband met de nieuwe § 5 over de werving en opleiding van het personeel en kunnen vervallen. Het gewijzigde artikel 37af biedt een grondslag om nadere regels te stellen over het achtergrondonderzoek en de aan de indienstname voorafgaande controle, zoals uitgewerkt in het voorgestelde artikel 37aea, en de continue screening die is geregeld in artikel 37aeb. Deze regels kunnen bijvoorbeeld betrekking hebben op de wijze waarop de verplichte herhaling van het achtergrondonderzoek en de indienstname voorafgaande controle met betrekking tot de verschillende varianten van het achtergrondonderzoek, zoals geregeld in het voorgestelde artikel 37aea, gestalte moet krijgen.

N

Artikel 37b

In het eerste lid wordt aangesloten bij de door EU-verordening 185/2010 voorgeschreven indeling van de luchthaven in een landzijde, luchtzijde, om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zones en kritieke delen van om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zones.
Tot de landzijde moeten worden gerekend de zones van de luchthaven, de aangrenzende terreinen en de gebouwen of delen daarvan die niet tot de luchtzijde behoren (art. 3, sub 12, van EG-verordening 300/2008). De luchtzijde bestaat uit de zones waar de vliegbewegingen plaatsvinden, met inbegrip van de aangrenzende terreinen en gebouwen of delen daarvan (art. 3, sub 11, van EG-verordening 300/2008). Deze zones worden beveiligd door middel van toegangscontroles. De om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zones zijn zones die zijn gelegen aan de luchtzijde en die niet alleen door middel van toegangscontroles worden beveiligd, maar ook door middel van beveiligingsonderzoeken. Zij omvatten tenminste een deel van de luchthaven waartoe vertrekkende passagiers die een beveiligingsonderzoek hebben ondergaan, toegang hebben, een deel van de luchthaven waar vertrekkende ruimbagage na een beveiligingsonderzoek doorheen gaat of wordt bewaard en een deel van de luchthaven dat is aangeduid voor het parkeren van te embarkeren of te laden luchtvaartuigen (punt 1.1.2.1 van de bijlage bij EU-verordening 185/2010). Tot de kritieke delen van de om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zones worden gerekend alle delen van de luchthaven waartoe vertrekkende passagiers die een beveiligingsonderzoek hebben ondergaan, toegang hebben en alle delen waar vertrekkende ruimbagage na een beveiligingsonderzoek doorheen gaat of wordt bewaard (punt 1.1.3.2 van de bijlage bij EU-verordening 185/2010).
In het derde lid wordt de luchthavenexploitant aangewezen als verantwoordelijke entiteit voor de implementatie van een aantal gemeenschappelijke basisnormen op het gebied van de beveiliging van de luchthaven. Om te beginnen moet de luchthavenexploitant zorg dragen dat de toegang tot de luchtzijde en de om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zones wordt gecontroleerd om te waarborgen dat geen onbevoegde personen en voertuigen deze zones binnen komen (derde lid, onder a, b en c). Verder moet de luchthavenexploitant ervoor zorgen dat andere personen dan passagiers en voertuigen bij toegang tot de om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zones (al dan niet steekproefsgewijs) aan een beveiligingsonderzoek worden onderworpen om te waarborgen dat geen verboden voorwerpen deze zones worden binnengebracht (derde lid, onder d, e en f). Tot slot moet de luchthavenexploitant ervoor zorgen dat het particuliere beveiligingspersoneel op onvoorspelbare en op risico gebaseerde wijze patrouilles uitvoert op het luchtvaartterrein (derde lid, sub g).
In de voorgestelde bepaling komen het vierde en vijfde lid van het huidige artikel 37b niet terug. Deze leden kunnen komen te vervallen, omdat EU-verordening 185/2010 reeds gedetailleerde voorschriften bevat over het onderwerp van deze twee bepalingen (zie punt 1.1.1.1, 1.1.1.2 van de bijlage bij EU-verordening 185/2010).

Artikel 37c

In dit artikel wordt de luchthavenexploitant aangewezen als verantwoordelijke entiteit voor de implementatie van de gemeenschappelijke basisnormen met betrekking tot de beveiligingscontroles en bescherming van luchthavenbenodigdheden. Op grond van punt 9 van bijlage I bij EG-verordening 300/2008 moeten luchthavenbenodigdheden die in om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke

zones worden verkocht aan beveiligingscontroles worden onderworpen om te voorkomen dat verboden voorwerpen in deze zones worden binnengebracht. In hoofdstuk 9.1 van de bijlage bij EU-verordening 185/2010 zijn deze beveiligingscontroles nader uitgewerkt. De vereiste beveiligingscontroles houden in dat luchthavenbenodigdheden ofwel aan een beveiligingsonderzoek worden onderworpen, ofwel afkomstig dienen te zijn van een (door de luchthaven aangewezen) bekende leverancier of erkend leverancier. Bekende en erkende leveranciers zijn leveranciers die aan zodanige veiligheidsstandaarden voldoen, dat redelijkerwijs gegarandeerd kan worden dat er tijdens de logistieke processen van de leverancier (bijvoorbeeld het verpakken van luchthavenbenodigdheden) geen verboden voorwerpen in de luchthavenbenodigdheden gestopt kunnen worden.

Artikel 37d

In de voorgestelde bepaling worden de huidige artikelen 37c en 37d samengevoegd. Het eerste lid van het huidige artikel 37c is daarbij geschrapt, aangezien deze verplichting gelet op het bepaalde in de artikelen 37f en 37g overbodig is. Het voorgestelde artikel 37d, tweede lid, onder b, is in lijn met punt 1.1.3.4 van de bijlage bij EU-verordening 185/2010 en moet conform deze bepaling worden geïnterpreteerd.

Artikel 37e

In dit artikel wordt de luchtvaartmaatschappij verantwoordelijk gemaakt voor de implementatie van de in punt 3 van bijlage I bij EG-verordening 300/2008 opgenomen gemeenschappelijke basisnormen met betrekking tot de beveiliging van luchtvaartuigen. Op grond van de voorgestelde bepaling dient de luchtvaartmaatschappij een door haar geëxploiteerd luchtvaartuig voor vertrek aan een beveiligingsdoorzoeking of beveiligingscontrole van een luchtvaartuig te onderwerpen. Ook dient de luchtvaartmaatschappij zodanige voorzieningen te treffen dat redelijkerwijze wordt voorkomen dat onbevoegden een door haar geëxploiteerd luchtvaartuig betreden of anderszins kunnen manipuleren.
Punt 3.0.3 van de bijlage bij EU-verordening 185/2010 bepaalt dat een luchtvaartuig niet hoeft te worden onderworpen aan een beveiligingscontrole, maar moet worden onderworpen aan een beveiligingsdoorzoeking. Een beveiligingsdoorzoeking moet worden uitgevoerd wanneer er redenen zijn om aan te nemen dat onbevoegde personen toegang hebben gehad tot het luchtvaartuig en bestaat uit een onderzoek van bepaalde delen van het luchtvaartuig. Welke delen van het luchtvaartuig dit zijn en hoe de doorzoeking moet worden uitgevoerd is uitgewerkt in het gerubriceerde Commissiebesluit. De maatregelen die de luchtvaartmaatschappij moet nemen om te voorkomen dat onbevoegden een door haar geëxploiteerd luchtvaartuig betreden zijn uitgewerkt in hoofdstuk 3 van de bijlage bij EU-verordening 185/2010.

P

Het gewijzigde artikel 37f maakt de luchthavenexploitant verantwoordelijk voor de implementatie van de in punt 4.1.1, 4.2.1 en 5.1.1 en 5.2 van bijlage I bij EG-verordening 300/2008 opgenomen gemeenschappelijke basisnormen met betrekking tot het beveiligingsonderzoek en de bescherming van passagiers, handbagage en ruimbagage. De bepaling moet worden gelezen in samenhang met het gewijzigde artikel 37h, eerste en tweede lid, waarin is vastgelegd met behulp van welke methoden het beveiligingsonderzoek van handbagage en ruimbagage kan worden uitgevoerd.
Het huidige artikel 37f bevat in het tweede lid, onderdeel b, slechts een bevoegdheid voor de exploitant om personen, anders dan passagiers, die aan boord gaan van een luchtvaartuig door het beveiligingspersoneel te doen controleren op de rechtmatigheid van hun aanwezigheid op het luchtvaartterrein. Op grond van punt 1.2 van bijlage I bij EG-verordening 300/2008 dient echter een verplichte toegangscontrole plaats te vinden aan de luchtzijde en bij de om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zones van het luchtvaartterrein. Deze verplichte toegangscontrole wordt geregeld in het gewijzigde artikel 37b, derde lid, onderdeel c (zie hiervoor onderdeel N). In verband hiermee is het tweede lid, onderdeel b, van het huidige artikel 37f aangepast en ondergebracht in het derde lid van de gewijzigde bepaling.

Q

Het gewijzigde artikel 37g maakt de luchtvaartmaatschappij verantwoordelijk voor de implementatie van de in punt 5.3 van bijlage I bij EG-verordening 300/2008 opgenomen gemeenschappelijke basisnormen met betrekking tot de controle op ruimbagage in relatie tot passagiers. Een passagier moet in principe altijd samen met zijn ruimbagage aan boord van hetzelfde vliegtuig zitten. De ratio achter deze regel is dat ruimbagage van passagiers die niet aan boord van het luchtvaartuig zijn gegaan, of die vóór het vertrek het luchtvaartuig hebben verlaten (zogenaamde ‘onbegeleide ruimbagage’) in beginsel verdacht is. Punt 5.1 van bijlage I bij EG-verordening 300/2008 schrijft daarom voor dat elk stuk ruimbagage wordt geïdentificeerd als zijnde begeleid of onbegeleid en dat onbegeleide ruimbagage niet wordt vervoerd, tenzij die bagage van de passagier gescheiden is door



factoren waarover de passagier geen controle heeft, of de bagage aan passende beveiligingscontroles is onderworpen.

U

Artikel 37j

Het eerste en tweede lid van het gewijzigde artikel 37j maakt de luchtvaartmaatschappij verantwoordelijk voor de implementatie van de in punt 6.1.1 en 6.2.1 van bijlage I bij EG-verordening 300/2008 opgenomen gemeenschappelijke basisnormen met betrekking tot de beveiliging en bescherming van vracht en post. Sinds Uitvoeringsverordening (EU) nr. 1082/2012 van de Commissie van 9 november 2012 (*PbEU* 2012, L 324/25) gelden deze gemeenschappelijke basisnormen ook voor vracht en post die vanuit een luchthaven in een derde land naar de Europese Unie wordt vervoerd. Een 'derde land' is een land dat niet is opgenomen op de lijst in aanhangsel 6-F bij EU-verordening 185/2010 met landen waarvan de beveiligingsnormen worden erkend als gelijkwaardig aan de gemeenschappelijke basisnormen.
De gemeenschappelijke basisnormen met betrekking tot de beveiliging en bescherming van vracht en post zijn nader uitgewerkt in hoofdstuk 6 van de bijlage bij EU-verordening 185/2010. Deze basisnormen houden, kort gezegd, in dat alle vracht of post die voor vervoer in een luchtvaartuig wordt aangeboden voor het inladen aan een beveiligingsonderzoek moet worden onderworpen, tenzij de zending afkomstig is van een erkend agent, bekende afzender of vaste afzender die de vracht of post aan de vereiste beveiligingsmaatregelen heeft onderworpen. Vracht of post moet gedurende het gehele logistieke proces worden beschermd tegen manipulatie door onbevoegden. Vertoont een zending vracht of post tekenen van manipulatie, dan moet deze vracht of post (opnieuw) aan een beveiligingsonderzoek worden onderworpen. Beveiligingsonderzoeken van vracht of post dienen te worden uitgevoerd door een erkend agent (dit kan ook een luchtvaartmaatschappij zijn). Luchtvaartmaatschappijen maken bijvoorbeeld gebruik van een erkend agent als zij niet zelf over apparatuur beschikken waarmee een beveiligingsonderzoek kan worden uitgevoerd.
De status van erkend agent of bekende afzender wordt op grond van EU-verordening 185/2010 verkregen door goedkeuring door de bevoegde autoriteit (punt 6.3.1.1 en 6.4.1.1 van de bijlage bij EU-verordening 185/2010). In het wetsvoorstel is dit uitgewerkt in artikel 37o. Vaste afzenders worden aangewezen door een erkend agent (punt 6.5.1 van de bijlage bij EU-verordening 185/2010). De status van erkend agent, bekende afzender of vaste afzender wordt verleend aan entiteiten die aan zodanige beveiligingsstandaarden voldoen, dat redelijkerwijs gegarandeerd kan worden dat er tijdens hun logistieke processen geen verboden voorwerpen aan de vracht of post kunnen worden toegevoegd.
Het derde lid van het gewijzigde artikel 37j vormt een uitwerking van punt 6.0.2 van de bijlage bij EU-verordening 185/2010. Op grond van artikel 37j, derde lid, moeten in vracht- en postzendingen 'samengestelde explosieve en brandgevaarlijke apparaten' als verboden voorwerpen worden beschouwd. De bepaling doet geen afbreuk aan artikel 6.51 van de Wet Luchtvaart en het daarop gebaseerde Besluit vervoer gevaarlijke stoffen door de lucht, waarin een verbod is opgenomen voor (onder meer) het vervoeren in een luchtvaartuig van gevaarlijke stoffen en voorwerpen die niet zijn verpakt overeenkomstig de voorschriften uit Annex 18 van het Verdrag van Chicago en de bijbehorende *Technical Instructions*. Dit is in lijn met overweging 22 van de preambule van EG-verordening 300/2008, waarin is bevestigd dat deze verordening geen afbreuk doet aan de toepassing van de regelgeving met betrekking tot de luchtvaartveiligheid, met inbegrip van de maatregelen betreffende het vervoer van gevaarlijke goederen.

Artikel 37k

De voorgestelde bepaling maakt de luchtvaartmaatschappij verantwoordelijk voor de implementatie van de gemeenschappelijke basisnormen met betrekking tot de beveiliging en bescherming van bedrijfsmateriaal en bedrijfspost van de luchtvaartmaatschappij. Deze basisnormen zijn nader uitgewerkt in hoofdstuk 7 van de bijlage bij EU-verordening 185/2010. Daarbij wordt een onderscheid gemaakt tussen enerzijds bedrijfsmateriaal- en post die in een luchtvaartuig moet worden geladen en anderzijds bedrijfsmateriaal dat wordt gebruikt voor passagiers- en bagageafhandeling. Bedrijfsmateriaal en -post die in het ruim van een luchtvaartuig wordt geladen moet worden onderworpen aan beveiligingscontroles van ruimbagage of van vracht en post. Bedrijfspost- en materiaal dat in een ander deel van het luchtvaartuig wordt geladen, moet worden onderworpen aan beveiligingscontroles van handbagage. Met bedrijfsmateriaal dat wordt gebruikt voor passagiers- en bagageafhandeling worden bijvoorbeeld vliegtickets en bagagelabels bedoeld. De luchtvaartmaatschappij moet er onder meer voor zorgen dat afgedankt materiaal dat kan worden gebruikt om toegang door onbevoegden te vergemakkelijken of om bagage in de om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zone of aan boord van een luchtvaartuig te brengen, wordt vernietigd of onbruikbaar gemaakt.

Artikel 37l

De voorgestelde bepaling maakt de luchtvaartmaatschappij verantwoordelijk voor de implementatie van de gemeenschappelijke basisnormen met betrekking tot de beveiliging en bescherming van vluchtbenodigdheden. Deze basisnormen zijn nader uitgewerkt in hoofdstuk 8 van de bijlage bij EU-verordening 185/2010. Vluchtbenodigdheden, bijvoorbeeld cateringmateriaal, die bestemd zijn voor vervoer of gebruik in een luchtvaartuig, moeten op grond van EU-verordening 185/2010 aan beveiligingscontroles worden onderworpen en vervolgens beschermd tot ze in het luchtvaartuig zijn geladen. De vereiste beveiligingscontroles houden in dat de vluchtbenodigdheden ofwel aan een beveiligingsonderzoek worden onderworpen, ofwel afkomstig dienen te zijn van een bekende leverancier of erkend leverancier die de vluchtbenodigdheden aan de vereiste beveiligingsmaatregelen heeft onderworpen.
De status van erkend leverancier wordt verkregen door goedkeuring door de bevoegde autoriteit (punt 8.1.3.1 van de bijlage bij EU-verordening 185/2010). In het wetsvoorstel is dit uitgewerkt in artikel 37o. Bekende leveranciers worden aangewezen door het bedrijf waaraan zij de vluchtbenodigdheden leveren (punt 8.1.4.1 van de bijlage bij EU-verordening 185/2010). De status van erkend leverancier of bekende leverancier van vluchtbenodigdheden wordt verleend aan entiteiten die aan zodanige beveiligingsstandaarden voldoen, dat redelijkerwijs gegarandeerd kan worden dat er tijdens hun logistieke processen geen verboden voorwerpen aan de vluchtbenodigdheden kunnen worden toegevoegd.

Artikel 37m

Afgezien van de vervanging van de term ‘gevaarlijke goederen’ door de term ‘verboden voorwerpen’ is deze bepaling gelijkluidend aan het huidige artikel 37m.

Artikel 37n

Op grond van punt 6.1.1.2 en 6.1.1.3 van bijlage I bij EG-verordening 300/2008 mogen zogenaamde transfervracht- en post en transitvracht- en post aan in een uitvoeringsbesluit gespecificeerde alternatieve beveiligingscontroles worden onderworpen. Met het oog hierop, voorziet het eerste lid in de mogelijkheid voor de Minister van Veiligheid en Justitie om vrijstelling te verlenen van de verplichting om vracht en post aan een beveiligingsonderzoek of de vereiste beveiligingscontroles te onderwerpen, indien de dreiging voor de betrokken vluchten of luchtvaartuigen als gevolg van verboden voorwerpen verwaarloosbaar is. De Minister van Veiligheid en Justitie kan in dat geval aanwijzingen geven over vervangende maatregelen. Een dergelijke aanwijzing kan bijvoorbeeld inhouden dat een bepaalde in het uitvoeringsbesluit gespecificeerde beveiligingscontrole moet worden uitgevoerd.

Artikel 37o

De erkenning als erkend agent, bekende afzender of erkend leverancier van vluchtbenodigdheden geldt op grond van EU-verordening 185/2010 steeds voor een bepaalde locatie. Het eerste lid wijst de Minister van Veiligheid en Justitie aan als de bevoegde autoriteit voor het verlenen of intrekken van de erkenning als erkend agent, bekende afzender en erkend leverancier van vluchtbenodigdheden voor een in Nederland gelegen locatie. Ook is de Minister van Veiligheid en Justitie de bevoegde autoriteit voor het verlenen of intrekken van erkenningen van bedrijven of natuurlijke personen als EU-luchtvaartbeveiligingsvalidateur. Omdat op dit moment niet valt uit te sluiten dat EU-verordening 185/2010 in de toekomst zodanig zal worden gewijzigd, dat ook voor andere dan de in het onderhavige artikel genoemde entiteiten zal zijn vereist dat zij door de bevoegde autoriteit zijn goedgekeurd, is het eerste lid, onder e, opgenomen.
Het tweede lid wijst de minister van Veiligheid en Justitie aan als de bevoegde autoriteit voor het verlenen van de erkenning als ACC3-luchtvaartmaatschappij aan luchtvaartmaatschappijen die ingevolge punt 6.8.1.1 van de bijlage bij EU-verordening 185/2010 daartoe bij de Nederlandse bevoegde autoriteit een aanvraag tot erkenning moeten doen. Zoals gezegd zijn de gemeenschappelijke basisnormen met betrekking tot de beveiligingscontroles en beschermingsmaatregelen van vracht en post ook van toepassing op vracht en post die naar de Europese Unie wordt vervoerd vanuit een luchthaven in een derde land dat niet is opgenomen op de lijst in aanhangsel 6-F bij EU-verordening 185/2010 van landen waarvan de beveiligingsnormen worden erkend als gelijkwaardig aan de gemeenschappelijke basisnormen (hierna: derde land). Op grond van punt 6.8.1.1 van de bijlage bij EU-verordening 185/2010 moet elke luchtvaartmaatschappij die vracht of post vervoert vanuit een luchthaven in een derde land, voor transfer, transit of lossing in elke luchthaven die onder het toepassingsgebied van EG-verordening 300/2008 valt, worden aangewezen als een ‘luchtvaartmaatschappij die vracht of post vanuit een luchthaven in een derde land naar de Unie vervoert’. Een luchtvaartmaatschappij die aldus is aangewezen wordt in de praktijk aangeduid als ACC3 of ACC3-luchtvaartmaatschappij.

Punt 6.8.3.1 van de bijlage bij EU-verordening 185/2010 werkt uit aan welke beveiligingscontroles ACC3-luchtvaartmaatschappijen de door hen vervoerde vracht of post moeten onderwerpen. Deze beveiligingscontroles zijn tot op grote hoogte vergelijkbaar met de beveiligingscontroles die gelden voor vracht of post die niet vanuit een derde land naar de Europese Unie wordt vervoerd. Dit wetsvoorstel bevat geen aparte bepalingen over de verantwoordelijkheid van de luchtvaartmaatschappij voor de beveiligingscontroles en beschermingsmaatregelen van 'reguliere' vracht en post en van vracht en post afkomstig uit derde landen. Zoals hiervoor al is aangegeven, is artikel 37j op beide categorieën vracht en post van toepassing.

Artikel 37p

Voor de beveiliging van vracht en post geldt op grond van de Europese verordeningen het systeem van de 'beveiligde toeleveringsketen'. Dit systeem houdt in dat luchtvaartmaatschappijen zendingen van vracht en post voor vervoer in een luchtvaartuig kunnen accepteren zonder dat deze vracht en post eerst aan een beveiligingsonderzoek te (laten) onderwerpen, mits de zending afkomstig is van een erkend agent, bekende afzender of vaste afzender die de zending aan de vereiste beveiligingscontroles (beveiligingsmaatregelen) heeft onderworpen. Voor de goede werking van dit systeem is het noodzakelijk dat de verschillende partijen in de toeleveringsketen zo nodig elkaars status als erkend agent, bekende afzender of vaste afzender kunnen verifiëren. Voor dit doel is door de Europese Commissie de zogenaamde 'EU-gegevensbank betreffende de beveiligde toeleveringsketen' in het leven geroepen. Deze gegevensbank bevat op dit moment alleen gegevens over erkend agenten, bekende afzenders, ACC3-luchtvaartmaatschappijen en EU-luchtvaartbeveiligingsvalidateurs.
Het beheer van de gegevensbank is een aangelegenheid van de Europese Commissie en de lidstaten gezamenlijk. Vanuit de Europese Commissie wordt de gegevensbank beheerd door een zogenaamde 'super beheerder' (*Super Administrator in the Commission*) en door inspecteurs van de Europese Commissie (*Inspectors from the Commission*). Vanuit de lidstaten vindt het beheer plaats door een zogenaamde 'nationale beheerder' (*Administrator in the Member State*) en nationale inspecteurs (*Inspectors from the Member States*). Ook beveiligingsmanagers (*security managers*) van in het register ingeschreven entiteiten kunnen (kleine) wijzigingen in het register aanbrengen.
Artikel 37p wijst de commandant van de Koninklijke marechaussee aan als de bevoegde autoriteit voor het inschrijven en doorhalen van de inschrijving van luchtvaartmaatschappijen en entiteiten in de EU-gegevensbank betreffende de beveiligde toeleveringsketen. De taken van de commandant als bevoegde autoriteit volgen uit EU-verordening 185/2010. Als bevoegde autoriteit is de commandant belast met het inschrijven en het zo nodig doorhalen de inschrijving van entiteiten die beschikken over een door Onze Minister van Veiligheid en Justitie verleende erkenning als bedoeld in artikel 37o, eerste en tweede lid, en die op grond van EU-verordening 185/2010 in de gegevensbank dienen te worden geregistreerd (zie de punten 6.3.1.2, 6.3.1.5, 6.4.1.2, 6.4.1.5, 6.8.1.4, 6.8.5.2, 11.6.4.1, 11.6.4.3 van de bijlage bij EU-verordening 185/2010). De inschrijving in de gegevensbank is gekoppeld aan de erkenning van de entiteit overeenkomstig artikel 37o. Dit betekent dat de entiteit slechts wordt ingeschreven als deze over een van de in artikel 37o genoemde erkenningen beschikt en dat de registratie onverwijld wordt doorgehaald zodra de erkenning van de geregistreerde wordt ingetrokken. In de EU-gegevensbank worden bepaalde gegevens over de daarin geregistreerde entiteiten vermeld, zoals een unieke alfanumerieke identificatiecode, de naam, het adres en de locatie van de geregistreerde, de erkenning waarover de geregistreerde beschikt en de einddatum van de registratie. Deze en andere gegevens zijn zichtbaar voor andere geregistreerden voor zover zij deze gegevens nodig hebben voor de vervulling van hun verplichtingen op grond van de Europese verordeningen. Dit betekent bijvoorbeeld dat een erkend agent alleen gegevens kan inzien over andere erkend agenten en over de afzenders waarmee hij een contract heeft, terwijl bekende afzenders de gegevens kunnen zien van alle geregistreerde erkend agenten.

V

Artikel 37ra

Artikel 37ra, eerste lid, verplicht exploitanten van luchtvaartterreinen, luchtvaartmaatschappijen en entiteiten om ervoor te zorgen dat het personeel dat door hen wordt ingezet voor het uitvoeren van bepaalde beveiligingsstaken of dat toegang heeft tot identificeerbare luchtvracht, luchtpost, vluchtbenodigdheden of luchthavenbenodigdheden, wordt geworven, opgeleid en, in voorkomend geval, gecertificeerd, teneinde te garanderen dat ze geschikt zijn voor hun werkzaamheden en bevoegd zijn om de hen toegewezen taken uit te voeren. De luchthavenexploitant en de luchtvaartmaatschappij dienen er op grond van het tweede lid daarnaast voor zorg te dragen dat het op de luchthaven werkzame personeel, met uitzondering van ambtenaren van politie, de Koninklijke marechaussee en de ambtenaren van de rijksbelastingdienst, bevoegd inzake douane, een beveiligingsopleiding heeft gevolgd, alvorens het een toegangsbewijs krijgt dat onbegeleid toegang biedt tot de om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke delen van het luchtvaartterrein. De opleiding van beide groepen personeel dient een geregelde herhalingsopleiding te omvatten waarvan de frequentie wordt



vastgesteld door de minister van Veiligheid en Justitie.

Artikel 37rb

Artikel 37rb, eerste lid, bepaalt dat goedgekeurde opleidingen op het gebied van de beveiliging van de burgerluchtvaart alleen mogen worden gegeven door erkende opleidingsinstellingen en instructeurs. Het vereiste dat instructeurs over een erkenning moeten beschikken om een goedgekeurde opleiding op het gebied van de beveiliging van de burgerluchtvaart te mogen geven, vormt een uitwerking van de punten 11.5.2 en 11.5.4 van de bijlage bij EU-verordening 185/2010. Punt 11.5.2 formuleert de algemene eis dat instructeurs ‘moeten aantonen dat ze over relevante kwalificaties en kennis beschikken’. Voor instructeurs die opleiding geven aan personeel met beveiligingstaken geldt daarnaast de specifieke eis dat zij ‘gecertificeerd’ moeten zijn. In dit wetsvoorstel is ervoor gekozen om de algemene eis uit te werken door middel van het vereiste dat instructeurs door de Minister van Veiligheid en Justitie erkend moeten zijn. De eisen waaraan instructeurs precies moeten voldoen om te kunnen worden erkend, zullen nader worden uitgewerkt in het Besluit beveiliging burgerluchtvaart. In hoofdstuk 11.5 van de bijlage bij EU-verordening 185/2010 (‘Kwalificaties van instructeurs’) is bepaald dat instructeurs met succes een achtergrondonderzoek moeten hebben doorstaan en dat zij over de nodige kennis en kwalificaties moeten beschikken. In lijn hiermee, bepaalt artikel 37rb, eerste lid, dat de eisen voor erkenning betrekking kunnen hebben op de kennis, vaardigheden, kwalificaties, betrouwbaarheid en geschiktheid van de instructeurs. EU-verordening 185/2010 bepaalt verder dat de opleiding die door een instructeur wordt gegeven tot de relevante kennis en vaardigheden moet leiden (punt 11.5.6). Om die reden is bepaald dat de eisen voor erkenning ook betrekking kunnen hebben op de door de instructeur gegeven opleidingen.
Op grond van artikel 37rb, eerste lid, dienen opleidingsinstellingen die een opleiding op het gebied van de beveiliging van de burgerluchtvaart geven over een erkenning te beschikken. Een opleidingsinstelling wordt in dit wetsvoorstel gedefinieerd als een onderneming die zich geheel of gedeeltelijk bezig houdt met het geven van opleidingen op het gebied van de beveiliging van de burgerluchtvaart (art. 37a, tweede lid, onder s). Hieronder vallen niet alleen ondernemingen die zich bedrijfsmatig toeleggen op het geven van opleidingen (bijvoorbeeld commerciële opleidingsinstituten), maar ook ondernemingen met een interne personeelsopleiding voor het personeel dat beveiligingstaken verricht. Strikt genomen, verlangt EU-verordening 185/2010 niet dat opleidingsinstellingen over een erkenning beschikken. Deze eis geldt zoals gezegd alleen voor instructeurs die opleiding geven aan personeel dat beveiligingstaken verricht (punt 11.5.4). Ten aanzien van de opleiding voor explosievenspeurhonden is overigens wel bepaald dat deze ‘door of namens de bevoegde autoriteit wordt gegeven’ (punt 12.9.3.3). Het stellen van eisen aan opleidingsinstellingen is echter nodig om te kunnen waarborgen dat de opleidingsinstellingen, die zijn belast met het certificeren van het personeel dat is belast met beveiligingstaken (art. 37sd), professioneel en betrouwbaar zijn. Aan welke eisen een opleidingsinstelling precies moet voldoen om te kunnen worden erkend, zal worden uitgewerkt in het Besluit beveiliging burgerluchtvaart. De eisen kunnen betrekking hebben op de rechtsvorm van de opleidingsinstelling, de organisatie en exploitatie van de opleidingsinstelling, de betrouwbaarheid en geschiktheid van het bestuur van de opleidingsinstelling en de kwalificaties, betrouwbaarheid en geschiktheid van de voor de opleidingsinstelling werkzame instructeurs.

Artikel 37rc

Op grond van het voorgestelde artikel 37rc behoeft (een wijziging van) het opleidingsprogramma van een opleiding die door het in artikel 37ra genoemde personeel dient te worden gevolgd, de instemming van de Minister van Veiligheid en Justitie. Aan welke eisen een opleiding precies moet voldoen voor het verkrijgen van deze instemming, zal nader worden uitgewerkt in het Besluit beveiliging burgerluchtvaart. Het kan daarbij gaan om eisen die betrekking hebben op de inhoud van de opleiding, de duur en inrichting van de opleiding of de examens en de rechtsbescherming van de cursisten. Het stellen van deze eisen dient om de kwaliteit van de opleiding te verzekeren. In de bijlage van EU-verordening 185/2010 is per opleiding gedetailleerd voorgeschreven tot welke kennis en vaardigheden deze opleiding moet leiden. Hieruit volgt dat de minister slechts kan instemmen met een opleidingsprogramma, indien redelijkerwijs mag worden aangenomen dat een gemiddelde deelnemer aan de opleiding, na het succesvol doorlopen ervan, de relevante kennis en vaardigheden zal hebben verworven.

Artikel 37rd

Artikel 37sd werkt het vereiste uit dat personeel met beveiligingstaken een eerste certificerings- of goedkeuringsprocedure moet doorlopen en daarna, afhankelijk van de taken van het personeel, tenminste om de drie of vijf jaar opnieuw worden gecertificeerd (punt 11.3.1). Onder ‘certificering’ verstaat EU-verordening 185/2010 ‘een formele beoordeling en bevestiging door of namens de bevoegde autoriteit waaruit blijkt dat de persoon in kwestie met succes de relevante opleiding heeft gevolgd en over de nodige vaardigheden beschikt om de hem toegewezen taken op een aanvaardbaar

niveau uit te voeren' (punt 11.0.2). In artikel 37rd wordt de erkende opleidingsinstelling aangewezen als de bevoegde autoriteit voor het certificeren van de personen die op grond van hoofdstuk 11 van de bijlage bij EU-verordening 185/2010 met goed gevolg een eerste certificerings- of goedkeuringsprocedure moeten hebben doorlopen (lid 1). Deze personen zijn gecertificeerd, als zij zijn geslaagd voor het examen van de opleiding die zij hebben gevolgd. Ten bewijze van dit feit, krijgen de geslaagden een certificaat uitgereikt. Hiermee bevestigt de erkende opleidingsinstelling dat de persoon in kwestie met succes de relevante opleiding heeft gevolgd en over de nodige vaardigheden beschikt om de hem toegewezen taken op een aanvaardbaar niveau uit te voeren. De houder van een certificaat is daarmee gecertificeerd in de zin van hoofdstuk 11 van de bijlage bij EU-verordening 185/2010 (lid 2).

Artikel II

A

Artikel 22b

In het voorgestelde artikel 22b lid 1, onder a, wordt een definitie van 'beveiligingspersoneel' gehanteerd die verschilt van de definitie uit artikel 37a van de Luchtvaartwet. Dit heeft te maken met het volgende. In Nederland wordt de beveiligingstaak op luchtvaartterreinen uitgevoerd door particuliere beveiligingsbedrijven die in opdracht werken van de exploitant van het desbetreffende luchtvaartterrein. Dit beveiligingspersoneel valt onder de Wet particuliere beveiligingsorganisaties en recherchebureaus. De definitie van 'beveiligingspersoneel' uit artikel 37a van de Luchtvaartwet is daarop toegesneden. Op de BES-eilanden is de situatie echter anders, zodat ook behoefte bestaat aan een andere definitie. Het beveiligingspersoneel op de eilanden Saba en St. Eustatius heeft een aanstelling als ambtenaar. Op Bonaire is het beveiligingspersoneel werkzaam voor de exploitant van de luchthaven Flamingo Airport. Dit (particuliere) beveiligingspersoneel valt niet onder de Wet particuliere beveiligingsorganisaties en recherchebureaus. De gekozen definitie weerspiegelt deze situatie.
In het Nederlandse deel van het Koninkrijk wordt, naar Europese regelgeving, reeds de term 'verboden voorwerpen' gebruikt.
De invoeging van de definities van 'luchtvaartterrein', 'beveiligingscontrole', 'beveiligingsonderzoek', 'beveiligingscontrole van een luchtvaartuig', 'beveiligingsdoorzoeking van een luchtvaartuig', 'entiteit', 'erkend agent' en 'bekende afzender' is noodzakelijk in verband met verdere wijzigingen in deze wet. In het Nederlandse deel van het Koninkrijk zijn deze definities in EU-regelgeving neergelegd.

Artikel 22c

De invoegingen zijn noodzakelijk in verband met de invoeging van de artikelen 22i, 22l, 22m, 22na en 22nc.

Artikel 22f

De inzet van ambtenaren van de Koninklijke marechaussee aan boord van vliegtuigen is voor het Nederlandse deel van het Koninkrijk geregeld in artikel 37ada van de Luchtvaartwet, zoals nader uitgewerkt in § 5a van het Besluit beveiliging burgerluchtvaart. In artikel 22f worden de bepalingen uit deze paragraaf van het Besluit van overeenkomstige toepassing verklaard op de inzet van bewapende ambtenaren van de Koninklijke marechaussee op vluchten die worden uitgevoerd vanaf de BES-eilanden.

Artikel 22i

Ingevolge Annex 17 bij het Verdrag van Chicago (Stb. H 165) kunnen ook erkende agenten, bekende afzenders en andere entiteiten betrokken zijn bij het uitvoeren van beveiligingscontroles van vracht, post en andere goederen die aan boord van een luchtvaartuig of naar het om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke gebied van een luchtvaartterrein gaan. Personeel van deze entiteiten dient in deze gevallen tevens een opleiding in het kader van de beveiliging van de burgerluchtvaart te hebben gevolgd. Entiteiten in de zin van artikel 22b, eerste lid onder k kunnen onder meer zijn: vrachtbedrijven, cateringbedrijven en aanbieders van goederen die op de luchthaven worden verkocht. Zie verder de toelichting over entiteiten bij paragraaf 4.

Artikel 22k

Ingevolge Annex 17 bij het Verdrag van Chicago wordt een luchtvaartterrein minimaal ingedeeld in een landzijde, luchtzijde en om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zone. Met deze wijziging wordt hier uitvoering aan gegeven.

Artikel 22l

De instemming voor de ingebruikname van apparatuur is voor het Nederlandse deel van het Koninkrijk geregeld in artikel 37aca. Om te waarborgen dat passende apparatuur wordt ingezet is ook hier een nadere bepaling nodig.

Artikel 22m

Punt d. is omwille van de consistentie uit artikel 22k, zesde lid verplaatst naar artikel 22m. Voor de beveiliging van de burgerluchtvaart is het noodzakelijk dat beveiligingspersoneel patrouilles uitvoert op het luchtvaartterrein en dat de uitvoering hiervan onvoorspelbaar en op risico's gebaseerd is.

Artikel 22n

Ingevolge Annex 17 bij het Verdrag van Chicago is de exploitant van een luchtvaartterrein gehouden een programma met betrekking tot de beveiliging van het luchtvaartterrein op te stellen. Met de wijziging van 'plan' in 'programma' wordt aangesloten bij de internationaal gebruikelijke terminologie.

Artikel 22na en 22nb

Naast de exploitant van een luchtvaartterrein heeft ook de luchtvaartmaatschappij verantwoordelijkheden ten aanzien van de beveiliging van de burgerluchtvaart, met name ten aanzien van de luchtvaartuigen die door haar geëxploiteerd worden. Voor het Nederlandse deel van het Koninkrijk zijn deze verantwoordelijkheden neergelegd in Europese regelgeving. Om te kunnen voldoen aan Annex 17 bij het Verdrag van Chicago is het noodzakelijk deze bepalingen in de Luchtvaartwet BES neer te leggen.

Artikel 22nc en 22nd

Naast de exploitant van een luchtvaartterrein en de luchtvaartmaatschappij kunnen ook entiteiten verantwoordelijkheden hebben ten aanzien van de beveiliging van de burgerluchtvaart. Entiteiten zijn onder meer vrachtbedrijven, cateringmaatschappijen en leveranciers van luchthavenbenodigdheden. Volgens het internationaal erkende principe van een beveiligde toeleveringsketen kunnen zij onder voorwaarden goederen onder veilige omstandigheden aanleveren aan de luchtvaartmaatschappij of de luchthaven.
Voor het Nederlandse deel van het Koninkrijk zijn deze verantwoordelijkheden neergelegd in Europese regelgeving. Om te kunnen voldoen aan Annex 17 bij het Verdrag van Chicago is het noodzakelijk deze bepalingen in de Luchtvaartwet BES neer te leggen.
In lijn met de verantwoordelijkheden van de luchthaven en de luchtvaartmaatschappij dienen ook deze entiteiten een beveiligingsprogramma op te stellen.

Artikel 22o

Ingevolge Annex 17 bij het Verdrag van Chicago dient alle te vervoeren (ruim- en hand)bagage te worden gecontroleerd. Zoals in het algemeen deel van de toelichting al uiteen is gezet, was het ten tijde van de invoering van artikel 37f Luchtvaartwet niet mogelijk om op korte termijn een 100%-controle van ruimbagage te realiseren. Daarom werd de controle van ruimbagage in artikel 37f voorlopig vormgegeven als een bevoegdheid, in plaats van een verplichting. In het voorgestelde artikel 37f van de Luchtvaartwet wordt de bevoegdheid tot controle van ruimbagage gewijzigd in een verplichting daartoe. Dit is in lijn met de op dit punt gelijkluidende verplichtingen uit Annex 17 en de Europese verordeningen. Aangezien Annex 17 ook geldt voor de BES-eilanden, wordt in het voorgestelde artikel 22o van de Luchtvaartwet BES bepaald dat alle bagage wordt gecontroleerd op de aanwezigheid van voor bedreiging geschikte voorwerpen. Onder het begrip 'bagage' valt ingevolge artikel 22b, onder d, Luchtvaartwet BES zowel ruimbagage als handbagage.
Ingevolge Annex 17 bij het Verdrag van Chicago dienen personen die geen passagier zijn (zoals personeel en vliegtuigbemannning) net als passagiers te worden onderworpen aan een beveiligingsonderzoek. Voor het Nederlandse deel van het Koninkrijk is dit nader uitgewerkt in EU-regelgeving; daarom is het voor de BES-eilanden noodzakelijk hieromtrent een bepaling op te nemen in de Luchtvaartwet BES.
Een gelijksoortige verplichting bestaat voor goederen die de beschermde delen van het luchtvaartterrein worden gebracht, zoals producten die in winkels worden verkocht. Ook dit is voor het Nederlandse deel van het Koninkrijk nader uitgewerkt in EU-regelgeving; daarom is het voor de BES-eilanden noodzakelijk hieromtrent een bepaling op te nemen in de Luchtvaartwet BES.

Artikel 22q

In aansluiting bij artikel 22o omvat dit artikel nu de controle van passagiers en hun bagage en van

andere personen dan passagiers en de goederen die zij bij zich dragen. In lid 6 is een additionele uitzonderingsgrond opgenomen, die binnen het Nederlands deel van het Koninkrijk reeds op basis van EU-regelgeving kan worden toegepast.

Artikel 22v

Ingevolge Annex 17 bij het Verdrag van Chicago dienen vracht en post te zijn onderworpen aan beveiligingscontroles voordat zij aan boord van een luchtvaartuig kunnen worden gebracht. Voor het Nederlandse deel van het Koninkrijk is dit nader uitgewerkt in EU-regelgeving; daarom is het voor de BES-eilanden noodzakelijk hieromtrent een bepaling op te nemen in de Luchtvaartwet BES.
In lijn met Annex 17 wordt bepaald dat vracht en post ofwel aan een beveiligingsonderzoek wordt onderworpen, ofwel afkomstig dient te zijn van een bekende afzender, waarbij de vracht of post beschermd moet zijn tegen manipulatie door onbevoegden. Het beveiligingsonderzoek dient te worden uitgevoerd door de luchtvaartmaatschappij zelf of door een zogenoemde erkend agent. Dit is een entiteit die aan zodanige beveiligingsstandaarden voldoet dat zij een beveiligingsonderzoek mag uitvoeren. Luchtvaartmaatschappijen maken bijvoorbeeld gebruik van een dergelijke entiteit als zij niet zelf over apparatuur beschikken waarmee een beveiligingsonderzoek kan worden uitgevoerd. Om een juiste controle te waarborgen wordt, overeenkomstig artikel 22q, bepaald wat een beveiligingsonderzoek in ieder geval dient te omvatten. Een bekende afzender is een entiteit die aan zodanige beveiligingsstandaarden voldoet dat redelijkerwijs gegarandeerd kan worden dat er tijdens de processen van deze entiteit (bijvoorbeeld productie van goederen) geen verboden voorwerpen in de goederen gestopt kunnen worden.

Artikel 22va

In lijn met Annex 17 bij het Verdrag van Chicago wordt bepaald dat erkend agenten en bekende afzenders goedgekeurd dienen te worden door de Minister van Veiligheid en Justitie. Zo wordt gewaarborgd dat deze entiteiten aan de vereiste beveiligingsstandaarden voldoen. De precieze standaarden worden nader bepaald bij of krachtens algemene maatregel van bestuur. Voor het Nederlandse deel van het Koninkrijk zijn deze verantwoordelijkheden neergelegd in Europese regelgeving.

Artikel 22y

Aangezien het particuliere beveiligingspersoneel dat werkzaam is op de BES-eilanden niet onder de Wet particuliere beveiligingsorganisaties en recherchebureaus valt, is de verwijzing naar deze wet in het derde lid geschrapt.

Artikel III

In artikel III is overgangsrecht opgenomen dat veilig stelt dat beveiligingsprogramma's van luchthavenexploitanten, luchtvaartmaatschappijen en entiteiten die voor de inwerkingtreding van deze wet zijn goedgekeurd, na de inwerkingtreding van deze wet worden aangemerkt als goedgekeurde beveiligingsprogramma's als bedoeld in artikel 37aba, tweede lid, 37abb, eerste, tweede of derde lid, of 37abc, tweede lid, van de Luchtvaartwet. Op grond van het tweede lid worden beveiligingsprogramma die voor de datum van de inwerkingtreding van deze wet ter goedkeuring zijn voorgelegd, beoordeeld volgens de regels die golden tot de datum van inwerkingtreding van deze wet. Hetzelfde geldt voor bezwaarschriften, beroepen en hoger beroepen die voor de datum van de inwerkingtreding van deze wet zijn ingediend.

Artikel IV

In artikel IV is overgangsrecht opgenomen dat veilig stelt dat detectieapparatuur die voor de inwerkingtreding van deze wet is goedgekeurd, na de inwerkingtreding van deze wet wordt aangemerkt als goedgekeurde detectieapparatuur als bedoeld in artikel 37aca van de Luchtvaartwet. Op grond van het tweede lid worden verzoeken om goedkeuring die voor de datum van de inwerkingtreding van deze wet zijn ingediend, beoordeeld volgens de regels die golden tot de datum van inwerkingtreding van deze wet. Hetzelfde geldt voor bezwaarschriften, beroepen en hoger beroepen die voor de datum van de inwerkingtreding van deze wet zijn ingediend.

Artikel V

In het eerste lid van artikel V is overgangsrecht opgenomen dat veilig stelt dat voor de datum van de inwerkingtreding van deze wet verleende erkenningen als erkend agent, bekende afzender, erkend leverancier van vluchtbenodigdheden, na de inwerkingtreding van deze wet worden aangemerkt als erkenningen als bedoeld in artikel 37p, eerste lid, onder a, b of c, van de Luchtvaartwet. In het tweede



lid en derde lid zijn soortgelijke overgangsrechtelijke regels opgenomen ten aanzien van voor de datum van de inwerkingtreding van deze wet verleende erkenningen als ACC3-luchtvaartmaatschappij en explosievenspeurhondenteam. Op grond van het vierde lid wordt een aanvraag voor een erkenning als erkend agent, bekende afzender, erkend leverancier van vluchtbenodigdheden, ACC3-luchtvaartmaatschappij of explosievenspeurhondenteam die voor de datum van de inwerkingtreding van deze wet is ingediend, beoordeeld volgens de regels die golden tot de datum van inwerkingtreding van deze wet. Op grond van het vijfde lid geldt hetzelfde voor bezwaarschriften, beroepen en hoger beroepen die voor de datum van de inwerkingtreding van deze wet zijn ingediend.

Artikel VI

In het eerste lid van artikel VI is overgangsrecht opgenomen dat veilig stelt dat voor de datum van de inwerkingtreding van deze wet verleende goedkeuringen aan het opleidingsprogramma van een opleiding op het gebied van de beveiliging van de burgerluchtvaart, na de inwerkingtreding van deze wet worden aangemerkt als goedkeuringen, bedoeld in artikel 37rc van de Luchtvaartwet. In het derde en vierde lid zijn soortgelijke overgangsrechtelijke regels opgenomen ten aanzien van certificeringen voor instructeurs op het gebied van de beveiliging van de burgerluchtvaart en diploma's voor opleidingen op het gebied van de beveiliging van de burgerluchtvaart die zijn verleend of uitgereikt voor de datum van inwerkingtreding van deze wet.
Na de inwerkingtreding van deze wet dienen opleidingsinstellingen op het gebied van de beveiliging van de burgerluchtvaart niet alleen te beschikken over een door Onze Minister van Veiligheid en Justitie goedgekeurd opleidingsprogramma, maar ook over een erkenning als opleidingsinstelling. Dit laatste vereiste volgt uit het voorgestelde artikel 37rb, eerste lid. Om te voorkomen dat opleidingsinstellingen die beschikken over een goedgekeurd opleidingsprogramma na de inwerkingtreding van deze wet geen opleidingen meer kunnen verzorgen, omdat zij op dat moment nog niet zijn erkend als opleidingsinstelling, is in het tweede lid een overgangstermijn van een jaar opgenomen. Deze overgangstermijn is bedoeld om de betrokken opleidingsinstellingen in de gelegenheid te stellen om zich alsnog als opleidingsinstelling te laten erkennen. Na het verstrijken van de overgangstermijn dienen alle opleidingsinstellingen die opleidingen op het gebied van de beveiliging van de burgerluchtvaart verzorgen zowel over een erkenning als opleidingsinstelling, als over een goedgekeurd opleidingsprogramma te beschikken. Als een opleidingsinstelling die beschikt over een opleidingsprogramma dat voor de datum van de inwerkingtreding van deze wet is goedgekeurd na het verstrijken van de overgangstermijn (nog steeds) niet over een erkenning als opleidingsinstelling beschikt, zal deze goedkeuring op grond van artikel 37rc, derde lid, onder b, worden ingetrokken.

De Minister van Veiligheid en Justitie,



BIJLAGE

Transponeringstabel

Verordening (EG) nr. 300/2008 van het Europees Parlement en de Raad van 11 maart 2008 inzake gemeenschappelijke regels op het gebied van de beveiliging van de burgerluchtvaart en tot intrekking van Verordening (EG) nr. 2320/2002 (PbEU 2008, L 97/72)

Bepaling	Implementatiewijze	Omschrijving
Artikel 1	Behoeft geen implementatie	
Artikel 2 Artikel 3	Wordt geïmplementeerd d.m.v. wijziging bestaande regeling	**Regeling die wordt gewijzigd**: Luchtvaartwet **Bepaling uit gewijzigde regeling**: Artikel 37sa **Toelichting**: Zie de definities van 'luchtvaartterrein' en 'entiteit' in artikel 37a.
Artikel 4 Artikel 5 Artikel 6 Artikel 7 Artikel 8	Behoeft geen implementatie	
Artikel 9	Wordt geïmplementeerd d.m.v. wijziging bestaande regeling	**Regeling die wordt gewijzigd**: Luchtvaartwet **Bepaling uit gewijzigde regeling**: Artikel 37ab, eerste lid
Artikel 10	Wordt geïmplementeerd d.m.v. wijziging bestaande regeling	**Regeling die wordt gewijzigd**: Luchtvaartwet **Bepaling uit gewijzigde regeling**: Artikel 37ab, tweede lid
Artikel 11	Wordt geïmplementeerd d.m.v. wijziging bestaande regeling	**Regeling die wordt gewijzigd**: Luchtvaartwet **Bepaling uit gewijzigde regeling**: Artikel 37t, tweede lid
Artikel 12 Artikel 13 Artikel 14	Wordt geïmplementeerd d.m.v. wijziging bestaande regeling	**Regeling die wordt gewijzigd**: Luchtvaartwet **Bepaling uit gewijzigde regeling**: Artikel 37aba, 37abb en 37abc **Toelichting**: De artikelen 37aba, 37abb en 37abc voorzien in een procedure voor de goedkeuring van respectievelijk het beveiligingsprogramma van de luchthavenexploitant, luchtvaartmaatschappij en entiteit.
Artikel 15 Artikel 16 Artikel 17 Artikel 18 Artikel 19 Artikel 20	Behoeft geen implementatie	
Artikel 21	Wordt geïmplementeerd d.m.v. wijziging bestaande regeling	**Regeling die wordt gewijzigd**: Luchtvaartwet **Bepaling uit gewijzigde regeling**: Artikel 37u
Artikel 23 Artikel 24	Behoeft geen implementatie	
Bijlage I		
Punt 1.1 t/m 1.5	Wordt geïmplementeerd d.m.v. wijziging bestaande regeling	**Regeling die wordt gewijzigd**: Luchtvaartwet **Bepaling uit gewijzigde regeling**: Artikelen 37aea, 37aeb en 37b **Toelichting**: Het voorgestelde 37b maakt de luchthavenexploitant (eind)verantwoordelijk voor de implementatie van de betreffende gemeenschappelijke basisnormen. De voorgestelde artikelen 37aea en 37aeb bevatten een nadere uitwerking (operationalisering) van de door punt 1.2.4 vereiste 'achtergrondcontrole'. In het wetsvoorstel wordt in lijn met EU-verordening 185/2010 de term 'achtergrondonderzoek' gehanteerd.
Punt 2	Wordt geïmplementeerd d.m.v. wijziging bestaande regeling	**Regeling die wordt gewijzigd**: Luchtvaartwet **Bepaling uit gewijzigde regeling**: Artikel 37ea **Toelichting**: De Minister van VenJ kan een luchthavenexploitant ontheffing verlenen van gemeenschappelijke basisnormen voor een afgebakende zone van het luchtvaartterrein.
Punt 3.1 Punt 3.2	Wordt geïmplementeerd d.m.v. wijziging bestaande regeling	**Regeling die wordt gewijzigd**: Luchtvaartwet **Bepaling uit gewijzigde regeling**: Artikel 37e **Toelichting**: De voorgestelde bepaling maakt de luchtvaartmaatschappij (eind)verantwoordelijk voor de implementatie van deze basisnormen.
Punt 4.1.1 Punt 4.2.1	Wordt geïmplementeerd d.m.v. wijziging bestaande regeling	**Regeling die wordt gewijzigd**: Luchtvaartwet **Bepaling uit gewijzigde regeling**: Artikel 37f **Toelichting**: De voorgestelde bepaling maakt de luchthavenexploitant (eind)verantwoordelijk voor de implementatie van de betreffende basisnormen.
Punt 4.1.2 Punt4.1.3	Wordt geïmplementeerd d.m.v. wijziging bestaande regeling	**Regeling die wordt gewijzigd**: Luchtvaartwet **Bepaling uit gewijzigde regeling**: Artikel 37h, vijfde lid



Bepaling	Implementatiewijze	Omschrijving
Punt 4.2.2	Wordt geïmplementeerd d.m.v. wijziging bestaande regeling	**Regeling die wordt gewijzigd**: Luchtvaartwet **Bepaling uit gewijzigde regeling**: Artikel 37d, tweede lid, onder b **Toelichting**: Door de vereiste voorziening wordt ongewenste vermenging van gecontroleerde en niet-gecontroleerde personen voorkomen
Punt 5.1.1 Punt 5.2	Wordt geïmplementeerd d.m.v. wijziging bestaande regeling	**Regeling die wordt gewijzigd**: Luchtvaartwet **Bepaling uit gewijzigde regeling**: Artikel 37f **Toelichting**: De voorgestelde bepaling maakt de luchthavenexploitant (eind)verantwoordelijk voor de implementatie van de betreffende basisnormen.
Punt 5.1.2	Wordt geïmplementeerd d.m.v. wijziging bestaande regeling	**Regeling die wordt gewijzigd**: Luchtvaartwet **Bepaling uit gewijzigde regeling**: Artikel 37h, vijfde lid
Punt 5.3	Wordt geïmplementeerd d.m.v. wijziging bestaande regeling	**Regeling die wordt gewijzigd**: Luchtvaartwet **Bepaling uit gewijzigde regeling**: Artikel 37g, eerste lid **Toelichting**: De voorgestelde bepaling maakt de luchtvaartmaatschappij (eind)verantwoordelijk voor de implementatie van de betreffende basisnorm.
Punt 6.1.1 Punt 6.2.1 Punt 6.2.2	Wordt geïmplementeerd d.m.v. wijziging bestaande regeling	**Regeling die wordt gewijzigd**: Luchtvaartwet **Bepaling uit gewijzigde regeling**: Artikel 37j, eerste en tweede lid **Toelichting**: De voorgestelde bepaling maakt de luchtvaartmaatschappij (eind)verantwoordelijk voor de implementatie van de betreffende basisnormen.
Punt 6.1.2 Punt 6.1.3	Wordt geïmplementeerd d.m.v. wijziging bestaande regeling	**Regeling die wordt gewijzigd**: Luchtvaartwet **Bepaling uit gewijzigde regeling**: Artikel 37o
Punt 7	Wordt geïmplementeerd d.m.v. wijziging bestaande regeling	**Regeling die wordt gewijzigd**: Luchtvaartwet **Bepaling uit gewijzigde regeling**: Artikel 37k **Toelichting**: De voorgestelde bepaling maakt de luchtvaartmaatschappij (eind)verantwoordelijk voor de implementatie van deze basisnorm.
Punt 8	Wordt geïmplementeerd d.m.v. wijziging bestaande regeling	**Regeling die wordt gewijzigd**: Luchtvaartwet **Bepaling uit gewijzigde regeling**: Artikel 37l **Toelichting**: De voorgestelde bepaling maakt de luchtvaartmaatschappij (eind)verantwoordelijk voor de implementatie van deze basisnorm.
Punt 9	Wordt geïmplementeerd d.m.v. wijziging bestaande regeling	**Regeling die wordt gewijzigd**: Luchtvaartwet **Bepaling uit gewijzigde regeling**: Artikel 37ba **Toelichting**: De voorgestelde bepaling maakt de luchtvaartmaatschappij (eind)verantwoordelijk voor de implementatie van deze basisnorm.
Punt 10.1 Punt 10.2	Wordt geïmplementeerd d.m.v. wijziging bestaande regeling	**Regeling die wordt gewijzigd**: Luchtvaartwet **Bepaling uit gewijzigde regeling**: Artikel 37ada, derde lid **Toelichting**: De betreffende gemeenschappelijke basisnormen zijn door de Europese Commissie nog niet uitgewerkt in algemene en gedetailleerde maatregelen. De voorgestelde delegatiegrondslag maakt het te zijner tijd mogelijk om, met het oog op de uitvoering van EG-verordening 300/2008, regels te stellen omtrent beveiligingsmaatregelen tijdens de vlucht.
Punt 10.2 Punt 10.3	Is al geïmplementeerd d.m.v. bestaande regelgeving	**Bepaling uit bestaande regelgeving**: Artikel 37ada, eerste en tweede lid, Luchtvaartwet
Punt 11.1 Punt 11.2 Punt 11.3 Punt 11.4	Wordt geïmplementeerd d.m.v. wijziging bestaande regeling	**Regeling die wordt gewijzigd**: Luchtvaartwet **Bepalingen uit gewijzigde regeling**: Artikel 37ra, 37rb, 37rc en 37rd **Toelichting**: De voorgestelde bepalingen geven een nadere uitwerking (operationalisering) aan de betreffende basisnormen.
Punt 12	Wordt geïmplementeerd d.m.v. wijziging bestaande regeling	**Regeling die wordt gewijzigd**: Luchtvaartwet **Bepalingen uit gewijzigde regeling**: Artikel 37aca en 37acb **Toelichting**: Uit artikel 12 van bijlage I bij EG-verordening 300/2008 volgt dat de door luchthavenexploitanten, luchtvaartmaatschappijen en entiteiten gebruikte beveiligingsuitrusting dient te voldoen aan de specificaties uit EU-verordening 185/2010. De voorgestelde artikelen 37aca en 37acb maken een preventief toezicht op de naleving van deze verplichting mogelijk.
Bijlage II		
Punten 1.1 t/m 18.3	Wordt geïmplementeerd d.m.v. wijziging bestaande regeling	**Regeling die wordt gewijzigd**: Luchtvaartwet **Bepaling uit gewijzigde regeling**: Artikel 37t, tweede lid **Toelichting**: Het Nationaal kwaliteitscontroleprogramma wordt vastgesteld met inachtneming van bijlage II bij EG-verordening 300/2008.

Verordening (EG) nr. 272 van de Commissie van 2 april 2009 ter aanvulling van de in de bijlage bij Verordening (EG) nr. 300/2008 van het Europees Parlement en de Raad vastgestelde gemeenschappelijke basisnormen voor de beveiliging van de burgerluchtvaart (PbEU 2009, L 91/7)

Bepaling	Implementatiewijze	Omschrijving
Artikel 1	Behoeft geen implementatie	
Artikel 2	Wordt geïmplementeerd d.m.v. wijziging bestaande regeling	**Regeling die wordt gewijzigd**: Luchtvaartwet **Bepaling uit gewijzigde regeling**: Artikel 37a, tweede lid **Toelichting**: Zie de voorgestelde definities van vluchtbenodigdheden en luchthavenbenodigdheden.
Artikel 3	Behoeft geen implementatie	
Bijlage		
Deel A t/m K	Behoeft geen implementatie	**Toelichting**: De bepalingen uit de bijlage vullen de gemeenschappelijke basisnormen aan. Als in het wetsvoorstel dynamisch wordt verwezen naar EG-verordening 300/2008, dan betreft dit tegelijk een verwijzing naar de uitvoeringsbepalingen van deze verordening (artikel 37a, eerste lid, onder a).

Verordening (EU) nr. 1254/2009 van de Commissie van 18 december 2009 tot vaststelling van criteria waaraan lidstaten moeten voldoen om te mogen afwijken van de gemeenschappelijke basisnormen inzake beveiliging van de burgerluchtvaart en om alternatieve beveiligingsmaatregelen te mogen vaststellen (Pb EU 2009, L 338/17)

Bepaling	Implementatiewijze	Omschrijving
Artikel 1	Wordt geïmplementeerd d.m.v. wijziging bestaande regeling	**Regeling die wordt gewijzigd**: Luchtvaartwet **Bepaling uit gewijzigde regeling**: Artikel 37e
Artikel 2	Behoeft geen implementatie	

Verordening (EU) nr. 185/2010 van de Commissie van 4 maart 2010 houdende vaststelling van gedetailleerde maatregelen voor de toepassing van de gemeenschappelijke basisnormen op het gebied van de beveiliging van de luchtvaart (PbEU 2010, L 55/1)

Bepaling	Implementatiewijze	Omschrijving
Artikel 1 Artikel 2 Artikel 3 Artikel 4	Behoeft geen implementatie	
Bijlage		
Alle bepalingen uit de bijlage, m.u.v. de bepalingen die hieronder worden genoemd	Behoeft geen implementatie	De bepalingen uit de bijlage vullen de gemeenschappelijke basisnormen aan. Als in het wetsvoorstel dynamisch wordt verwezen naar EG-verordening 300/2008, dan betreft dit tegelijk een verwijzing naar de uitvoeringsbepalingen van deze verordening (artikel 37a, eerste lid, onder a).
Punt 6.0.2	Wordt geïmplementeerd d.m.v. wijziging bestaande regeling	**Regeling die wordt gewijzigd**: Luchtvaartwet **Bepaling uit gewijzigde regeling**: Artikel 37j, derde lid
Punt 6.3.1.1 Punt 6.4.1.1 Punt 6.8.1.1 Punt 8.1.3.1 Punt 11.6.3.1	Wordt geïmplementeerd d.m.v. wijziging bestaande regeling	**Regeling die wordt gewijzigd**: Luchtvaartwet **Bepaling uit gewijzigde regeling**: Artikel 37p **Toelichting**: De voorgestelde bepaling regelt de (intrekking van de) erkenning van erkend agenten, bekende afzenders, erkend leveranciers van vluchtbenodigdheden, ACC3-luchtvaartmaatschappijen en EU-luchtvaartbeveiligingsvalidateurs.
Punt 6.3.1.2 Punt 6.3.1.5 Punt 6.4.1.2 Punt 6.4.1.5 Punt 6.8.1.4 Punt 6.8.5.1 Punt 6.8.5.2 Punt 11.6.4.1 Punt 11.6.4.3	Wordt geïmplementeerd d.m.v. wijziging bestaande regeling	**Regeling die wordt gewijzigd**: Luchtvaartwet **Bepaling uit gewijzigde regeling**: Artikel 37q **Toelichting**: De voorgestelde bepaling regelt de taken van de commandant van de Koninklijke marechaussee met betrekking tot het beheer van de EU-gegevensbank betreffende de beveiligde toeleveringsketen



Bepaling	Implementatiewijze	Omschrijving
Punt 1.2.3.1 Punt 6.1.3 Punt 6.3.1.3 Punt 6.4.1.3 Punt 11.1.1 Punt 11.1.2 Punt 11.1.3 Punt 11.1.5 Punt 11.5.2	Wordt geïmplementeerd d.m.v. wijziging bestaande regeling	**Regeling die wordt gewijzigd**: Luchtvaartwet **Bepaling uit gewijzigde regeling**: Artikel 37aea, 37aeb en 37aec **Toelichting**: De voorgestelde bepalingen geven een nadere uitwerking (operationalisering) van het vereiste van een achtergrondonderzoek.
Punten 11.1.6 t/m 11.5.6 Punt 12.9.1.5	Wordt geïmplementeerd d.m.v. wijziging bestaande regeling	**Regeling die wordt gewijzigd**: Luchtvaartwet **Bepaling uit gewijzigde regeling**: Artikel 37sr, 37rb, 37rc en 37rd **Toelichting**: De voorgestelde bepalingen geven een nadere uitwerking (operationalisering) aan de betreffende gedetailleerde maatregelen op het gebied van de werving en opleiding van personeel teneinde ze uitvoerbaar te maken in de Nederlandse rechtsorde.